

**Till**  
**Mark- och miljödomstolen**  
**Box 1104**  
**131 26 Nacka**

**ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen överklagar härmed Länsstyrelsens i Stockholm beslut 4031-23143-44-2013, 4031-23150-57-2013 samt 4031-23161-2013 angående Hanstamotet Dp 2009-18965 , Tunnel Hästa Dp 2010-00804, Hjulstamotet Dp 2009-20807, Tunnel Lunda TDp2010-00733, Tunnel Kälvesta TDp 2010-00866, Vinstamotet Dp 2009-18963, Tunnel Vinsta TDp 2010-00870, Tunnel Grimsta Dp 2010-00868, Tunnel Sätra Dp 2009-17150, Del av Sätra 2:1 Dnr 2011-03365, Norr om trafikplats Kungens Kurva TDp 2009-17149**

**ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen yrkar att Mark- och miljödomstolen upphäver Länsstyrelsens beslut i ovanstående planärenden och att kommunstyrelsens beslut från juni 2013 avseende dessa detaljplaner upphävs.**

### **Inledning och innehåll i vår överklagan**

ARG hävdar att länsstyrelsen i sina avslagsbeslut inte bemött våra och andra miljöorganisationers framförda synpunkter på ett adekvat sätt. I vår nu föreliggande skrivelse kommenterar vi ur ett antal aspekter länsstyrelsens beslutsskrivelser, en del generella för samtliga detaljplaner och en del specifika för viss detaljplan. Den nu föreliggande skrivelsen skall i detta överklagande till Mark- och miljödomstolen endast ses som ett icke heltäckande komplement till vår tidigare, september 2013, till länsstyrelsen insända överklagandeskrivelse angående detaljplanerna.

Vi hänvisar i nu föreliggande skrivelse även i sin helhet till vår överklagandeskrivelse till regeringen angående fastställelse av arbetsplanen, insänd januari 2014. I denna avseende arbetsplanen utgår vi från regeringens och länsstyrelsens villkor för projektet Förbifart Stockholm och kommenterar bristande uppfyllelse av dessa. Vi anser därför att den skrivelsen har relevans för såväl detaljplaner som arbetsplan med MKB. Beträffande projektet Förbifart Stockholm är som bekant MKB gemensam för detaljplaner och arbetsplan.

I nu föreliggande skrivelse hänvisar vi ofta till specifika avsnitt och sidor i de två andra bifogade skrivelserna. (2013\_09\_ARG\_överklagande\_DETALJPLAN.pdf och 2014\_01\_ARG\_överklagande\_ARBETSPLAN.pdf)

Hässelby 27 februari 2014

Med vänlig hälsning



Stig Sjöstedt  
ordförande o. firmatecknare i  
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen  
mobil: 070 – 976 70 46

Postadress:  
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen  
c/o Anne Lundeqvist (sekreterare)  
Abiskovägen 14, lgh1203  
162 68 Vällingby

e-post: [grimstaskogen@yahoo.se](mailto:grimstaskogen@yahoo.se)

## Mål nummer för MMD avdelning 4, Förbifart Stockholm Detaljplaner

Generalplan PI 5009A del av Sätra 2:1 Lst: 4031-23161-13	Aktbilaga 10	Mål nr P 486-14  Dnr 2011-03365
Kungens Kurva Lst: 4031-23144-13	Aktbilaga 11	Mål nr P 494-14 TDp 2009-17149
Tunnel Sätra Lst: 4031-23143-2013	Aktbilaga 11	Mål nr P 491-14 Dp 2009-17150
Tunnel Grimsta Lst: 4031-23156-13	Aktbilaga 9	Mål nr P 496-14 Dp 2010-00868
Tunnel Vinsta Lst: 4031-23157-2013	Aktbilaga 11	Mål nr P 487-14 TDp 2010-00870
Tunnel Kälvesta Lst: 4031-23155-2013	Aktbilaga 9	Mål nr P 489-14 TDp 2010-00866
Tunnel Lunda Lst: 4031-23154-13	Aktbilaga 9	Mål nr P 490-14 TDp2010-00733
Tunnel Hästa Lst: 4031-23153-2013	Aktbilaga 9	Mål nr P 493-14 Dp 2010-00804
Vinstamotet Lst: 4031-23150-13	Aktbilaga 9	Mål nr P 495-14 Dp 2009-18963
Hjulstamotet Lst: 4031-23152-13	Aktbilaga 9	Mål nr P 488-14 Dp 2009-20807
Hanstamotet Lst: 4031-23151-2013	Aktbilaga 9	Mål nr P 492-14 Dp 2009-18965

## Innehållsförteckning

<b>Övergripande överklagandegrunder ; samtliga detaljplaner</b>	sid 4
---	-------

### **Generella aspekter avseende samtliga detaljplaner**

Alternativ, samhällsekonomi, finansiering	sid 8
Kollektivtrafik	sid 11
Klimat och energiförbrukning	sid 12
Regeringens villkor	sid 14
Översiktsplanen	sid 15
Vattenfrågor	sid 18
Miljö kvalitetsnormer och tunnelluft	sid 19
Risk för olyckor, hälsa och säkerhet	sid 23
Länsstyrelsens sammanfattning avslagsbeslut	sid 25

### **Aspekter gällande enskilda detaljplaner**

Dp Tunnel Grimsta	sid 26
Dp Tunnel Vinsta	sid 32
Dp Vinstamotet	sid 33
Dp Tunnel Kälvesta	sid 37
Dp Tunnel Lunda i stadsdelarna Kälvesta och Lunda	sid 38
Dp Hjulstamotet	sid 39
Dp Tunnel Hästa	sid 41
Dp Hanstamotet	sid 42
Dp Tunnel Sätra i stadsdelarna Sätra och Skärholmen	sid 45

## Övergripande överklagandegrunder ; samtliga detaljplaner

ARG hävdar att detaljplanerna gällande Förbifart Stockholm på en rad punkter bryter mot Plan- och bygglagen (den äldre) och Miljöbalken bland annat avseende:

- \* hållbar utveckling
- \* allmänna hänsynsregler
- \* riksintresset Mälaren med öar och strandområden
- \* miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning
- \* miljökonsekvensbeskrivningar och annat beslutsunderlag
- \* natur och kulturvärden
- \* friluftsvärden
- \* myndighetsprövning
- \* allmänhetens intresse
- \* vattenskyddsområde
- \* alternativprövning

Förbifart Stockholm motverkar även uppfyllandet av de nationella och regionala miljökvalitetsmålen samt ett flertal av de transportpolitiska delmålen.

I en effektbedömning E4 Förbifart Stockholm, VST\_001 genomförd av WSP och Trafikverket, godkänd maj 2013, står i "Tabell 4 Transportpolitisk målanalys – sammanfattning" att Förbifart Stockholm är negativt/ger negativt bidrag avseende:

- \* jämställdhet
- \* kollektivtrafik
- \* överflyttning transportslag
- \* energi:transportsystemet
- \* energi:infrastrukturhållning
- \* människors hälsa
- \* luft
- \* mark
- \* materiella tillgångar
- \* landskap
- \* biologisk mångfald, växtliv, djurliv
- \* forn- och kulturlämningar, annat
- \* döda & svårt skadade

Under rubriken målkonflikter står i samma tabell:

*"Målkonflikt mellan miljö och tillgänglighet. Utbyggnaden av Förbifart Stockholm beräknas ge positiva effekter på tillgängligheten och samhällsekonomin. Samtidigt bedöms den ge ett negativt bidrag till den långsiktiga ekologiska hållbarheten då den innebär intrång i natur- och kulturmiljöer och bidrar till ökad biltrafik, ökad energiförbrukning och ökade utsläpp av växthusgaser."*

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_överklagande\_DETALJPLAN

I avsnitt D. Konsekvenser och juridik - ett försök av lekmän sid 66-73, kommenterar vi ovanstående. I avsnitten A - C återfinns ytterligare grunder och faktastöd för vårt överklagande. (Skrivelse bifogas och åberopas i sin helhet.)

Vi hänvisar till: 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN

I inledningen, sid 3-6 återfinns en juridisk bedömning med avseende på projektets MKB, inverkan på miljökvalitetsnormer och Natura 2000- området Hansta.

I nu föreliggande skrivelse hävdar vi att länsstyrelsen, som överprövande myndighet, i sina avslagsbeslut avseende överklagande av detaljplanerna begränsat sin prövning inom en rad områden på ett felaktigt och orimligt sätt. Länsstyrelsen åberopar i alltför stor utsträckning regeringens tillåtlighetsbeslut och till länsstyrelsens tidigare genomförda arbete som planmyndighet.

Länsstyrelsen har enligt egen utsago avstått från eller begränsat sin prövning avseende bland annat:

- \* alternativ till Förbifart Stockholm
- \* störningar under byggtiden
- \* de transportpolitiska målen
- \* projektets finansiering och därav konsekvenser för kommunen
- \* avvägning av allmänna intressen
- \* miljökvalitetsmål
- \* prövning enligt 12 kap. ÄPBL, bland annat avseende riksintressen
- \* MKB i enlighet med avgränsning beslutad av länsstyrelsen och berörda kommuner
- \* vattenfrågor såsom vattenskyddsområde, dagvatten, grundvatten mm med hänvisning till ärende i Mark- och miljödomstolen
- \* transporter av farligt gods

Vi hävdar att ovanstående frågeställningar och inkomna synpunkter ingående skulle ha prövats av länsstyrelsen i detta överklagande. Ofta använder länsstyrelsen uttryck såsom att det finns "förutsättningar att lösa dessa frågor i ett senare skede" och , "tillstånd och åtgärder som i detta fall behövs, prövas i samband med planens genomförande". Uttrycket "torde ha prövats" används i några fall.

Vi anser dessutom att länsstyrelsen inte tillräckligt noggrant bedömt inkomna synpunkter avseende bland annat:

- \* förutsättningar för att de planerade åtgärderna ska vara möjliga att ordna
- \* att intentioner i översiktsplanen motverkas angående klimat, miljö och transporter
- \* kritik av MKB
- \* Nollalternativet och trafikprognoser jämförande detta och Förbifart Stockholm
- \* krav på trafikprognoser som tar hänsyn till ändrade trender sedan 2007
- \* kollektivtrafikering på leden
- \* hantering, bemötande och redogörelse av inkomna synpunkter under samråd
- \* natur-, kultur och boendemiljöer
- \* påverkan på resvanor och trafikrörelser i hela Stockholmsregionen och därmed föroreningshalter och utsläpp av koldioxid regionalt
- \* möjligheten att uppnå klimatmålen
- \* buller, luftkvalitet, hälsoaspekter samt olycksrisker
- \* omledningsväg nät

Länsstyrelsen framhåller själva att enligt 2 kap. 3 § första stycket ÄPBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet samt möjligheterna att förebygga buller och luftföroreningar. Vi anser att Länsstyrelsen gör en felaktig bedömning av projektet Förbifart Stockholm utifrån denna mycket viktiga aspekt.

Förbifart Stockholm och dess bygpperiod påverkar också områden utanför nu behandlade detaljplaner vilket bör uppmärksammas. Ett exempel är Blackebergsvägen och Tyska Botten. Av genomförandeavtal, juni 2013, mellan Trafikverket och Stockholms stad framgår att hamnen vid Tyska Botten (som i några år använts för särskilt tunga transporter vilka inte längre kan köras på Essingeleden) även kommer att användas för transport av maskinpark, drivmedel och sprängämnen som krävs för bygg- och hamnverksamhet på Lovö. Boende längs Blackebergsvägen blir särskilt utsatta under hela bygpperioden. Samtidigt planerar Stockholms stad för uppförandet av flera nya bostadskomplex längs denna väg. ARG är synnerligen bekymrad över förväntad trafikintensitet och transporter med farligt gods eftersom Grimsta naturreservat med bevaransvärda eklundar gränsar direkt till hamnområdet och Blackebergsvägen.

Vi har även reagerat på att avslagsbeslutet inte alltid innehåller aktuella uppgifter. Detta gäller bland annat att Trafikverkets nya bedömningar saknas angående ökat ventilationsbehov i tunnlarna för att söka uppnå miljö kvalitetsnormerna avseende luftkvalitet. Det saknas också uppgift om att Trafikverket funnit att ELDU, eldrifts-utrymme vid tunnlarna, kan ventileras från huvudtunneln och inte kräver ett friskluftschakt med byggnad ovan jord. Trafikverket har under hösten glädjande nog beslutat att sådant friskluftschakt inte skall borraras i Grimstaskogen. Kanske kan friskluftschakt undvikas även på andra ställen längs leden! Hur som helst bör avslagsbeslutet innehålla aktuella uppgifter.

ARG har under hela utredningsprocessen av Nordsydliga förbindelser i Stockholmsregionen reagerat på att politiska överväganden i alltför stor utsträckning fått påverka myndighetsbedömningar. I detta avslagsbeslut återfinns uttalanden som:

”Att viss naturmark tas i anspråk är ofrånkomligt. Det allmänna intresset av att ta mark i anspråk för väg får i detta fall anses väga tungt.”

”Sammanfattningsvis finner Länsstyrelsen att det som de klagande miljöföreningarna m.fl. anført, vid en vägning mellan de intressen som föreningarna företräder och de intressen som planen syftar att tillgodose, inte utgör tillräckliga skäl för att upphäva antagandebeslutet för berörd detaljplan.”

ARG anser att såväl Vägverket/Trafikverket, Länsstyrelsen som regional planmyndighet respektive överprövande myndighet och Stockholms stads förvaltningar skall agera opolitiskt och kritiskt utvärdera projekt av denna art med avseende på allehanda lagar och förordningar, nationella och regionala mål avseende miljö, klimat, hälsa samt transporter.

Vägverket satte tidigt i utredningsarbetet upp projektmål som har stöttat den politiska viljan att bygga Förbifart Stockholm, tidigare benämnd Västerleden. De har



poängterat att trängselskatten, på grund av kostnaden för den enskilde, minskar tillgängligheten i regionen.

De har utrett projektet med förutsättningen att trängselskatt på Essingeleden inte kan införas om inte Förbifart Stockholm byggs. Man har då åberopat den politiska viljan. Kollektivtrafikbaserade alternativ har diskvalificerats eftersom de inte ger utökad vägkapacitet. Dessutom åberopades vid val av Förbifart Stockholm framför såväl Ulvsundaleden som Kombinationsalternativet den politiska viljan inom landsting och kommuner.

Nu gör länsstyrelsen en avvägning av samhällsnytta till Förbifart Stockholms fördel vilken måste anses vara en politisk viljeyttring eftersom vetenskapligt stöd saknas. Transportpolitiska mål, klimatmål och hälsoaspekter mm stöds i motsats till Förbifart Stockholm av kollektivtrafikutbyggnad och cykelbanor, vilket dessutom ger minskad trängsel på såväl spår som väg. Detta är i sin tur gynnsamt för alla arbetspendlare, även de som behöver använda bilen och för den yrkestrafik, transporter mm som behöver använda vägnätet i såväl ytter- som innerstad och på genomfartsvägar. Detta är även gynnsamt för förbifartstrafiken. Prognoserna med Förbifart Stockholm pekar på ökad trängsel beräknat på hela vägnätet, ökat bilberoende och minskad andel resande via kollektivtrafik. Allt detta skulle leda till ökad sårbarhet i regionen.

Länsstyrelsen påtalar dock i sitt avslagsbeslut av överklagande av detaljplanerna en rad negativa konsekvenser av Förbifart Stockholm, bland annat beträffande svårigheterna att uppnå klimatmålen, miljö kvalitetsnormer, natur-, kultur- och boendemiljöer. Ändå väljer man att göra en sammanvägning där man uppenbarligen tar hänsyn till ännu rådande politiska åsikter att ökad vägkapacitet är en nödvändighet för persontransporter och ekonomisk utveckling. Den nationella planen, i vilken Förbifart Stockholm utgör den största satsningen på ökad vägkapacitet, ifrågasätts av Energimyndigheten, Transportstyrelsen och Naturvårdsverket på grund av dess inverkan på möjligheterna att uppnå klimatmålen. Trafikverket säger att de inte har haft uppdraget att beakta klimatmålen.

Ett flertal forskare inom miljö och transport framhåller att en ökad satsning på kollektivtrafik och cykelbanor, vilket bidrar till en energisnål samhällsplanering är en nödvändighet med tanke på klimatmål och en gynnsam samhällsutveckling.

Avslutningsvis vill vi här framföra att såväl Trafikverket som länsstyrelsen i alltför stor utsträckning hänvisar till att olika frågor skall utredas, lösas och beslutas under upphandlings- och byggnadsfasen. Vi vill påminna om att Förbifart Stockholm är det kanske största och definitivt det dyraste infrastrukturprojekt som någonsin planerats i Sverige. Konsekvenserna kan bli förödande ur miljö-, hälso-, ekonomisk och finansiell synvinkel. Detta kräver en mycket långt gången planering och utvärdering av allehanda konsekvenser innan arbetsplan och detaljplaner kan bedömas. Visar sig projektet inte hålla måttet under byggnadsfasen blir det mycket svårt, snarare omöjligt att avbryta det hela. Än värre vore om projektet hunnit färdigställas. Enligt vår och många andra behövs nu först av allt en förnyad och denna gång adekvat genomförd prövning av alternativ.

## **Generella aspekter avseende samtliga detaljplaner**

(Länsstyrelsens och våra kommentarer i detta avsnitt gäller samtliga detaljplaner. Vi valde avslagsbeslut överklagande Tunnel Grimsta när det gäller sidhänvisningar till Länsstyrelsens texter.)

### **Alternativ, samhällsekonomi, finansiering**

På sidan 12 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Grimsta står:

*”Detaljplanens syfte är att skapa en byggrätt för en trafikledstunnel som ska ingå i Förbifart Stockholm. Denna trafikled ska binda ihop Stockholms södra och norra delar och därmed ge minskade restider för boende och företag i regionen. Den ska också ge förutsättningar för utveckling och tillväxt. Om detaljplanen sedan också bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen är inte föremål för prövning i detaljplaneärendet.*

*Hur projektet ska finansieras och vilka konsekvenser detta får för kommunen i övrigt får prövas i samband med genomförandet.”*

**ARGs kommentar:** Förbifart Stockholm kan eventuellt ge kortare restider för en mindre del av befolkningen som önskar åka bil i ledens sträckning och eventuellt för vissa som trafikerar andra motorleder, främst Essingeleden, om vägkapacitet frigörs på dessa. Detta förutsätter dock att inte ny trafik genereras vilket dock kan förväntas om Förbifart Stockholm byggs.

Trafikprognoserna för Nollalternativet stämmer dessutom inte med biltrafik-utvecklingen över Saltsjö-Mälarsnittet sedan 2007. Sedan dess har biltrafiken inte ökat utan i stället börjat minska. Behovet av nya motorleder kommer av allt att döma minska framöver på grund av miljö- och klimathänsyn, peak-car, peak-oil samt brist på biobränslen, ren el och mineraler till batterier mm.

Vi anser för övrigt att det är helt felaktigt att inte i samband med detaljplanebesluten pröva hur Förbifart Stockholm påverkar de transportpolitiska målen. Enligt vår mening motverkas målen på många punkter, än fler än vad som anges av Trafikverkets rapport som vi refererar till på sidan 4 i denna skrivelse.

För majoriteten av stockholmare som är beroende av kollektivtrafik eller cykelbanor medför Förbifart Stockholm längre restider eftersom utbyggnadsmöjligheterna för dessa trafikslag minskas bland annat finansiellt. Fler stockholmars restider kan kortas om resurserna för Förbifart Stockholm används till kollektivtrafik och cykelbanor. Den statliga myndigheten Trafikanalys har i en rapport från 2011 “Arbetspendling i storstadsregionerna nulägesanalys” beräknat att arbetspendlarnas kostnad för förseningar och trängsel i Stockholmsregionen är ca 6,3 miljarder årligen. Endast 0,8 miljarder av dessa avser biltrafik. Kollektivtrafikresenärerna drabbas av tidsförluster som motsvarar 5,5 miljarder, dvs ca 87% av den totala kostnaden. ARGs slutsats är att förutsättningen för utveckling och tillväxt kan ökas om Förbifart Stockholm inte byggs och resurserna i stället satsas på kollektivtrafik och cykelbanor.



Länsstyrelsens kommentar avseende finansiering är också helt oacceptabel. Finansieringen och de samhällsekonomiska konsekvenserna måste vara klarlagda före beslut om detaljplaner och arbetsplan.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_överklagande\_DETALJPLAN där vi kritiserat den samhällsekonomiska bedömningen och finansieringsplanen på sidorna 18-19 samt ytterligare kommenterat ekonomiska frågor, finansiering och kommunalekonomiska konsekvenser på sidorna 22-23.

På sidan 13 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Grimsta står:

*”Vid planläggningen ska enligt 1 kap. 5 § ÄPBL både enskilda och allmänna intressen beaktas. Vid en överprövning av kommunens beslut att anta en detaljplan bör beslutet upphävas endast om kommunen i sin bedömning har gjort en felaktig avvägning mellan motstående intressen, eller i de fall då kommunen har förfarit felaktigt vid handläggningen av planärendet. Prövningen i ett ärende avseende en överklagad detaljplan avser därför i allt väsentligt frågor som är av betydelse för de klagande i deras egenskap av sakägare eller boende, dvs. frågor som rör de klagandes enskilda intressen.”*

**ARGs kommentar:** Vi hävdar att kommunen ”har gjort en felaktig avvägning mellan motstående intressen” mellan biltrafikanter och kollektivtrafikanter, se våra kommentarer på föregående sida. En felaktig avvägning har också gjorts mellan allmänna intressen som ökad vägkapacitet och uppnåendet av klimatmål respektive folkhälsa.

Vi hävdar dessutom att Länsstyrelsens underlag för prövning inte varit godtagbart på grund av brister i gällande MKB avseende ovanstående frågeställningar. Dessutom har inte hänsyn tagits till nuvarande trender för biltrafik och kollektivtrafikresande som framkommit under senare år.

På sidan 15 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Grimsta står:

*”Rimliga alternativ*

*Enligt 6 kap. 12 § miljöbalken ska inom ramen för en miljöbedömning enligt 11 § myndigheten eller kommunen upprätta en miljökonsekvensbeskrivning där den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd ska också identifieras, beskrivas och bedömas.*

*Länsstyrelsen konstaterar att Regeringen i beslut den 3 september 2009 gett tillåtlighet för Förbifart Stockholm i föreliggande vägkorridor och att dragningen enligt detta beslut ska ske i enlighet med i beslutet illustrerade yt- och tunnellägen. Eventuella alternativa sträckningar eller*

*andra sätt för att binda ihop den norra och södra länsdelen med varandra torde därmed ha prövats och förkastats vid Regeringens prövning. Högsta förvaltningsdomstolen beslutade i dom den 17 mars 2011, i mål om rättsprövning av Regeringens tillåtlighetsbeslut, att beslutet ska stå fast. Vid nu föreliggande detaljplaner får utrymmet för att redovisa rimliga alternativ till Förbifart Stockholm vara begränsat och inskränka sig till att redogöra för ett nollalternativ, dvs. vad som kan förväntas ske om en utbyggnad enligt detaljplanerna inte sker.”*

### **ARGs kommentar:**

Länsstyrelsens uttalanden på sid 15 är motsägesfulla:

- Det sägs att rimliga alternativ skall identifieras, beskrivas och bedömas inom ramen för en miljöbedömning.
- Det sägs att alternativ ”torde därmed ha prövats och förkastats vid Regeringens prövning.”
- Det sägs att ”får utrymmet för att redovisa rimliga alternativ till Förbifart Stockholm vara begränsat och inskränka sig till ett nollalternativ,..”

Alternativ måste provas inför fastställande av dessa detaljplaner för Förbifart Stockholm. Adevkvata alternativ har inte prövats i tillräcklig utsträckning av Vägverket/Trafikverket som därigenom inte gett regeringen, länsstyrelsen och Stockholms stad underlag att göra en adekvat jämförelse mellan rimliga alternativ. Utredningen har inte på ett adekvat sätt följt fyrstegsprincipen. Den har inte heller varit trafikslagsövergripande. Vägverket formulerade tidigt projektmål som kom att utesluta alternativ som inte leder till ökad vägkapacitet.

Vägverkets ”Kombinationsalternativet”, dominerat av en pendeltågslinje, med viss sammanbindning av vägnätet samt trängselskatt är det närmaste ett rimligt alternativ som har presenterats av Vägverket/Trafikverket. Detta alternativ har kritiserats för att inte vara tillräckligt utrett och bearbetat för att kunna bedömas i jämförelse med Förbifart Stockholm. Vägverket avfärdade dessutom detta alternativ redan innan regeringens tillåtlighetsprövning på märkliga grunder såsom att vägkapaciteten inte blev tillräcklig och att trängselskatt skulle minska tillgängligheten i regionen. Det faktum att trängselskatt med framgång nu är införd i Stockholm är ytterligare ett skäl till att alternativ liknande Kombinationsalternativet åter borde lyftas fram och provas.

Vägverket, som uppgick i Trafikverket 2010, visade att ”Kombinationsalternativet”, skulle ge minst lika god tillgänglighet i regionen, även för vägtrafiken, och därigenom rimligen lika goda förutsättningar för ekonomisk utveckling och välfärd och detta utan Förbifart Stockholms negativa effekter.

SIKA, statens institut för kommunikationsanalys har i remissvar påtalat att det enligt Vägverkets egen utredning var ”Kombinationsalternativet” som med små väginvesteringar, trängselskatt och större kollektivtrafikinvesteringar bäst bidrar till transportpolitiska mål som tillgänglighet, regional utveckling, miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. SIKA konstaterade att ”Kombinationsalternativet”, jämfört med Förbifarten, leder till en ökad eller lika stor tillgänglighet till arbetsplatser både med bil och kollektivtrafik och för betydligt fler kommuner i länet och skulle dessutom ge mycket mindre klimat- och miljöpåverkan.

Naturvårdsverket har, efter Vägverkets bortval av "Kombinationsalternativet", fortsatt att förorda ett utvecklande av ett kollektivtrafikinriktat alternativ.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN där vi kommenterat frågan om alternativ på sidorna 4 -12.

## Kollektivtrafik

På sidan 15 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Grimsta står också:

*"Förbifarten kommer att ge viss möjlighet för ny busstrafik i sträckningar som i dag inte har särskilt bra kollektivtrafik. Den tillkommande busstrafiken förväntas dock inte få så stor betydelse med hänsyn till att nuvarande spårbunden trafik är så pass snabb samt att kollektivtrafiken på leden heller inte alltid kommer tillräckligt nära områden med bostäder och arbetsplatser eller knutpunkter för olika slags kollektivtrafik. I framtiden bör dock fler kopplingar kunna ordnas mellan förbifarten och kollektivtrafiken."*

**ARGs kommentar:** Andelen resenärer via kollektivtrafik, buss, på Förbifart Stockholm beräknas bli orimligt lågt, cirka 7%, snarare mindre, av det totala resandet på leden.

I detaljplanebeskrivningarna återfinns denna rubrik:

***"Förbifart Stockholms totala påverkan på resvanor och trafikrörelser i hela Stockholmsregionen och därmed föroreningshalter och utsläpp av koldioxid regionalt."***

Denna rubrik utgör en av de avgränsningar av miljökonsekvensbeskrivningen som Stadsbyggnadskontoret och länsstyrelsen gjort och som således bör vara av största vikt för bedömningen av detaljplanerna. En viktig fråga är således Förbifart Stockholms totala påverkan på resvanor.

Vi saknar i såväl detaljplanebeskrivningarna som i länsstyrelsens avslagsbeslut en kommentar om detta. ARG har i vår överklagandeskrivelse kommenterat att enligt Stockholmsöverenskommelsens prognoser beräknas kollektivtrafikandelen av resandet minska tvärtemot de regionala målen. Minskningen är från 42% år 2007 till 39% år 2030. Detta beräknas ske trots att Stockholmsöverenskommelsen förutom Förbifart Stockholm innehåller ett antal kollektivtrafikprojekt. Vi efterlyser en analys av hur Förbifart Stockholm i sig självt minskar kollektivtrafikandelen i regionen. Vår bedömning är att det är betydligt mer än de tre procenten för överenskommelsen i sin helhet.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN "Kollektivtrafik på leden", sid 32-33 och "Förbifart Stockholms totala påverkan på resvanor och trafikrörelser i hela Stockholmsregionen osv" sid 33-34 och i 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN avsnitt "Kollektivtrafik" sid 11.

## Klimat och energiförbrukning

På sidan 16 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Grimsta står:

### ”Brister och felaktigheter

*Beträffande invändningen att byggandet av Förbifart Stockholm skulle försvåra möjligheten att nå upp till flera av riksdagen beslutade miljömål och minska koldioxidutsläppen från trafiken med 30 procent fram till år 2030, gör Länsstyrelsen följande bedömning.*

*Såvitt framgår av miljökonsekvensbeskrivningen är det svårt att nå målet att minska utsläppen från trafiken med 30 procent till 2030 såväl vid nollalternativet som vid utbyggnaden av Förbifart Stockholm om inte extra styrmedel sätts in, såsom trängselskatt, utökad kollektivtrafik, ökade bränslekostnader, dyrare bilnehav m.m. För Förbifart Stockholm krävs kraftigare styrmedel än för nollalternativet. I ett så omfattande och även i tiden utsträckt projekt finns många beräkningsvärden som är osäkra och där säkra prognoser är svåra att göra.*

*Miljökonsekvensbeskrivningen har dock exempelvis beträffande klimatpåverkan gjort känslighetsanalyser med olika nivåer av ekonomiska styrmedel, bränslekostnader och fordonsutveckling som således ger olika resultat på trafikarbetet och i förlängningen också utsläppen. Miljökonsekvensbeskrivningen anger möjliga åtgärder för att komma till rätta med dessa problem men vilka styrmedel som slutligen kommer att krävas kan inte prövas i detta detaljplaneärende.”*

### **ARGs kommentar:**

Länsstyrelsen konstaterar således att det av MKB framgår att det är svårt att nå även det mycket otillfredsställande regionala målet att minska utsläppen med 30 % fram till 2030. Det konstateras också att *”För Förbifart Stockholm krävs starkare styrmedel än för nollalternativet”*, vilket inte kan tolkas annorlunda än att Förbifart Stockholm försvårar möjligheten att nå klimatmålen. Att det även utan Förbifart Stockholm är svårt att nå klimatmålen kan inte ses som ett försvar för projektet, tvärtom.

En minskning av klimatgasutsläppen med endast 30% i regionen till 2030 bör jämföras med slutsatsen i Trafikverkets publikation *”Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan”* Publikationsnummer: 2012:152, sammanfattning, sid.6, där det framgår att den nödvändiga minskningen av trafiksektorns klimatgasutsläpp i Sverige till 2030 är 80% jämfört med år 2010.

Trafikverket konstaterar i denna publikation att teknikutveckling och förnyelse av fordonsflottan inte kommer att räcka till. Trafikverkets miljöexpertis konstaterar att biltrafiken år 2030 får vara som mest 80%, 75% i storstad, av dagens för att Sveriges klimatmål skall kunna nås.

Vi vill betona att den nödvändiga trafikminskningen på 25% inte är per person utan för regionen som helhet. Det är därför inte acceptabelt att motivera utebliven trafikminskning i regionen med att regionens befolkning ökar. Statistik visar dessutom att nuvarande ökning av befolkningen i stockholmsregionen till största delen har

andra orsaker än inflyttning från andra delar av Sverige och därför inte automatiskt minskar övriga landets klimatbelastning.

Vid fokusgruppsmöte 13 november 2013 hävdade Trafikverket följande:

*”Det är möjligt att nå klimatmålen även med Förbifart Stockholm men det krävs ekonomiska styrmedel och teknisk utveckling.”*

Samtidigt redovisade Trafikverket beräknade och förväntade koldioxidutsläpp av trafiken i regionen:

1990	2,68 miljoner ton	
2007	2,4	-”-
2035 utan Förbifart Stockholm	2,24	-”-
2035 med Förbifart Stockholm	2,26	-”-

I dessa beräkningar är Trafikverkets höga förhoppningar på teknisk utveckling medräknade. Trots detta blir minskningen av koldioxidutsläppen från 2007 till 2035 utifrån dessa beräkningar endast 7% utan Förbifart Stockholm och endast 6% med Förbifart Stockholm.

Att Förbifart Stockholm motverkar och rent av förhindrar att Sveriges klimatmål skall kunna nås är uppenbart eftersom det av arbetsplanen för Förbifart Stockholm framgår att regionens biltrafik år 2035 beräknas bli 69% större än i dagsläget. Detta skulle medföra att regionens vägtrafik skulle vara mer än dubbelt så stor år 2035, 169% av dagens, jämfört med vad som är acceptabelt, vilket enligt Trafikverkets egen miljöexpertis skulle vara 75% av dagens.

Vi vill här även påtala att projektet Förbifart Stockholm avseende såväl samhälls-ekonomisk nytta som finansiering förutsätter en kraftig ökning av biltrafiken i regionen. Om en sådan trafikökning inte uppstår på grund av ökat miljömedvetande, ökade kostnader för fordon/drivmedel, brist på drivmedel av olika slag, införande av ekonomiska styrmedel i avsikt att uppnå klimatmålen är Förbifart Stockholm inte samhällsekonomiskt lönsam och finansieringen via trängselskatt äventyras. Vår slutsats är således att Förbifart Stockholm inte är förenlig med regeringens ambition att uppnå klimatmålen och inte är samhällsekonomiskt lönsam, i synnerhet inte om klimatmålen skall kunna nås.

Beträffande bilparken vill vi framhålla att erkända forskare inte ser varken biobränslen eller elbilar som lösningen på klimatproblematiken inom transportsektorn utan menar att en förändrad inställning till person- och godstrafik är nödvändig med betydligt större andel kollektiv- och tågtrafik jämfört med idag.

Uppdrag Granskning redovisade helt nyligen, i februari 2014, att det visat sig att den drivmedelsåtgång som bilfabrikanterna anger för ny tillverkade bilar inte håller jämfört med den faktiska åtgången som var cirka 37% större. Orsaken är att angiven drivmedelsåtgång från fabrikanternas sida fastställs efter labtester som görs under ideala förhållanden. Detta är ytterligare en aspekt som bör sänka förväntningarna på minskade klimatgasutsläpp av nya bilar.

En ytterligare fråga som berör klimatmål och kostnader är energianvändning för att driva själva tunnelsystemet. En viktig faktor i detta sammanhang är behovet av att driva fläktar för ventilation av tunnarna med tanke på luftkvalitet utanför och i tunnarna. I detaljplanematerialet och i länsstyrelsens avslagsbeslut nämns behov av att använda fläktsystemet 8 timmar per dygn, mer under vintertid på grund av dubbdäck. Länsstyrelsen har utgått från inaktuella uppgifter.

Utslaget på ett år har vi beräknat att dubbdäcksförbud bara skulle minska ventilationsbehov och energiåtgång med cirka 10%, se beräkning nedan:

I Trafikverkets fastställelsehandling från november 2013 avseende arbetsplanen anges att man nu räknar med ventilation 18 timmar per dygn för att klara miljö kvalitetsnormer för kväveoxider och vintertid ventilation 24 timmar per dygn för att miljö kvalitetsnormerna för PM 10 skall kunna hållas. För PM 2,5 anges ej hur stort behovet är vilket innebär att det teoretiskt kan krävas ventilation 24 timmar per dygn. Ovanstående innebär att även med dubbdäcksförbud skulle ventilationsbehovet bli minst 18 timmar per dygn året runt. Om vi bortser från PM2,5 skulle under drygt en tredjedel av året, dvs vintertid, ventilationsbehovet kunna minskas med 25% med dubbdäcksförbud. Utslaget på året innebär det att ventilationsbehovet maximalt skulle kunna minskas med cirka 10% med dubbdäcksförbud. Beträffande dubbdäcksanvändning anser vi att Trafikverket överdriver betydelsen av denna med tanke på ventilationsbehov och energiåtgång. Vi anser att frågan om dubbdäck inte är avgörande för ventilationsbehov och energiåtgång i den utsträckning som Trafikverket valt att framhålla detta.

Till det som ovan framförts tillkommer att dåvarande Vägverket på ett icke adekvat sätt jämfört och därigenom vilselett regeringen, länsstyrelsen, Stockholms stad mfl avseende Förbifart Stockholms trafik- och växthusgasutsläppsökande effekter även jämfört med det orimligt klimatbelastande Nollalternativet. Flera forskarrapporter har sedan tillåtighetsbeslutet klargjort att Förbifart Stockholms utsläppsökande effekter är kraftigt underskattade.

Beträffande klimat och energiförbrukning hänvisar vi också till vår redovisning i 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN: Nollalternativet sid 5, Klimat sid 8, Naturvårdsverket - alternativ och klimat sid 10, Samhällsekonomiska analyser sid 18, Bilparken: Nya beräkningar och bedömningar krävs sid 19 och Länsplanen, nationell, Riksrevisionsverket sid 19 och i skrivelsen 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN: avsnitten Klimatmål sid 7-10 och Energiförbrukning sid 21-24.

## Regeringens villkor

På sidan 13 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Grimsta står:

*”Regeringen har i beslut den 3 september 2009 vid prövning av Effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet prövat tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken och beslutat att tillåta att en*



*motorväg byggs mellan E4/E20 söder om Kungens kurva i Huddinge kommun och E4 norr om Häggvik i Sollentuna kommun. Utbyggnaden ska ske inom den vägkorridor som benämns Förbifart Stockholm och med tunnel i redovisade lägen. Regeringens beslut om tillåtlighet är förenat med ett antal villkor.”*

ARG har ingående studerat regeringens och länsstyrelsens villkor och anser att dessa, på en rad punkter, inte är uppfyllda. I ARGs överklagande av arbetsplan med MKB, 2014\_01\_ARG\_överklagande\_ARBETSPLAN, har vi kommenterat detta villkor för villkor. Vi hänvisar till denna skrivelse. Eftersom MKB för projekt Förbifart Stockholm är gemensam för arbetsplan och detaljplaner är denna skrivelse relevant även för vårt överklagande av detaljplanerna för Förbifart Stockholm. Vi återoppar, hänvisar till och bilägger därför denna skrivelse.

## **Översiktsplanen**

Under rubriken ”Avvikelse från översiktsplanen” står på sid 14 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Grimsta:

*”Översiktsplanen för Stockholm - Promenadstaden, antogs av kommunfullmäktige den 15 mars 2010 och vann laga kraft den 10 april 2012. I denna står det bl.a. föl-jande gällande Förbifart Stockholm, s 41 och s 74.*

*Tillgängligheten till centrala Stockholm är överlag god från de flesta områden inom stadens gränser. Det finns dock stora kapacitetsbrister mellan norra och södra regiondelarna över det så kallade Saltsjö-Mälarsnittet, framför allt under rusningstrafik. Dessa brister blir allt mer påtagliga i takt med att befolkningen ökar och risken är att delar av regionen blir isolerade och att regionens dynamik inte tas tillvara.*

*Genomförandet av Citybanan och Mäljarbanan är de enskilt viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik. Staden prioriterar även Förbifart Stockholm för att knyta samman norra och södra regionen. För att få största möjliga effekt av dessa stora projekt, krävs en god samordning med utvecklingsplaneringen vid viktiga knutpunkter inom stadens gränser. (s 41)*

*Förbifart Stockholm ska byggas ut mellan E4 Skärholmen - E4 Häggvik, som kopplar mot Norrortsleden. Förbifarten knyter samman de norra och södra länsdelarna och gör det möjligt att färdas mellan dessa delar utan att belasta innerstaden. Leden underlättar också för långdistanstrafik samt ger förutsättningar för utveckling av en flerkärnig region. Förbifart Stockholm ersätter det tidigare reservatet för Essingeledens Brommagren. (s. 74)*

*I bilaga till översiktsplanen, Riksintressen enligt miljöbalken, är Förbifart Stockholm inlagd som riksintresse för vägtrafiken.*

*Med hänsyn till ovanstående finner Länsstyrelsen att nu aktuell detaljplan inte strider mot gällande översiktsplan.”*

**ARGs kommentar:** Länsstyrelsens citat från översiktsplanen visar på inställningen att kapacitetsbrister, att knyta samman de norra och södra länsdelarna, att färdas utan att belasta innerstaden bara kan lösas genom ökad biltrafik och ökad vägutbyggnad. Ordvalet i ovanstående citat är märkligt. Att inte framhålla att ovanstående brister kan lösas utan nya vägutbyggnader och med kollektivtrafik-utbyggnad är anmärkningsvärt.

Vi menar dessutom att ingen kan motsäga att alla delar av länet idag kan nås per bil och det inom rimlig tid, i synnerhet om rusningstrafik undviks. Under rusningstrafik kan givetvis köer leda till längre restider. All erfarenhet visar dock att köer inte kan byggas bort genom nya vägar. En ökad användning och utbyggnad av kollektivtrafik, cykelbanor mm kan däremot ge ökat vägutrymme och minskade köer för den transport- och biltrafik som är nödvändig.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN där vi diskuterar frågan om tudelning av regionen, sid 24.

Vi hävdar att Förbifart Stockholm motverkar avgörande miljöintentioner i översiktsplanen. En översiktsplan består också av en MKB. Om det skall vara meningsfullt med en MKB måste denna också påverka/styra inriktningen av översiktsplaneringen. Av MKB till översiktsplanen framgick att infrastrukturplaneringen, i vilken Förbifart Stockholm ingår, inte leder till gynnsam utveckling avseende miljö och hållbart resande.

Vi hänvisar här till ”Remissvar från ARG, Arbetsgruppen Rädde Grimstaskogen, angående Stockholms Översiktsplan, Utställningsförslag maj 2009” i vilket vi citerat och kommenterat MKBn och samrådsredogörelsen på följande sätt:

### **Förbifart Stockholm**

#### **Klimat effekter:**

Även om man skulle försöka bortse från de mycket negativa lokala effekterna finner vi det högst anmärkningsvärt om planerna på Förbifart Stockholm skulle förverkligas eftersom denna skulle motverka uppfyllandet av nationella, regionala och lokala miljö- och klimatmål och äventyra Sveriges rykte som föregångsland. Detta i en situation då svårighetsgraden av framtida klimatförändringar avgörs av vårt och andra länders agerande.

Tänkvärda är stadsbyggnadskontorets kommentarer på sidan 38-39 i Samrådsredogörelsen. Man betonar det synnerligen starka stödet för ny kollektivtrafik som inkommit och att så många lyfter fram behovet av förbättringar för gående och cyklister. På sidan 38 står dessutom:

*”De enskilda väg- och spårtrafikobjekten har fått relativt få kommentarer, med undantag för Förbifart Stockholm, Spårväg Syd (förklaras längre fram i texten med oro för*

Älvsjöskogen och den egna fastigheten) och i viss mån östlig förbindelse.”

Kontoret skriver också:

*”Vissa anser att Förbifart Stockholm är betydelsefull för den regionala utvecklingen, medan flertalet yttranden framhåller att projektet är oförenligt med ett hållbart transportsystem”.*

I MKBn sägs:

*”Att ordna ett hållbart resande är ett av fokusområdena i översiktsplanen. Samtidigt konstaterar man att den prognostiserade trafikutvecklingen riskerar att påverka miljön negativt.”* I MKBn konstateras även: *”Betydelsen av en attraktiv kollektivtrafik för att minska bilberoendet framgår på flera ställen i utställningsförslaget men det finns ingen uttrycklig prioritering att kollektivtrafiken ska byggas ut på bekostnad av personbilstrafiken.”*

Vår slutsats: Förbifart Stockholm är ett gigantiskt hot som skulle motverka en miljö- och klimatomfattigt sund regional utveckling i vilken kollektivtrafikens utbyggnad och användning i stället behöver prioriteras. Förbifart Stockholm medför avsevärt ökade växthusgasutsläpp, såväl direkt som indirekt, avsevärt större energianvändning och tar enorma ekonomiska resurser från kollektivtrafiken.

Stockholmarnas möjligheter och incitament att välja miljö- och klimatomfattigt sunda transporter måste tas till vara, kollektivtrafikandelen av resandet öka och bilberoendet minskas.

Stockholmsöverenskommelsen, med Förbifart Stockholm som ett gigantiskt motorvägsslagskepp, kommer enligt de egna prognoserna att misslyckas med detta!

### **Stockholmsöverenskommelsens inverkan på Översiktsplanarbetet:**

Det framgår på flera ställen av samrådsmaterialet att Stockholmsöverenskommelsens infrastrukturprojekt, såsom Förbifart Stockholm, står över/är en förutsättning och inget som kan/bör förändras genom Översiktsplanarbetet och detta samråd. Således ligger den politiskt beslutade Stockholmsöverenskommelsen innehållande Förbifart Stockholm som en död hand över regionens och Sveriges ansträngningar att uppnå transport- och klimatpolitiska mål. Varken MKBn eller remissyttranden kan uppenbarligen påverka detta faktum. Det känns mycket otillfredsställande om politiska beslut skall föregå och omintetgöra en sakkunnig process byggd på fakta och en bedömning av hur transport- och miljöpolitiska mål skall kunna uppnås! Det skall väl i stället vara med en sådan process som grund som politiska beslut skall fattas!

Efter detta citat från ARGs eget remissvar från 2009 angående Stockholms översiktsplan vill vi i detta sammanhang även hänvisa till Länsstyrelsens i Stockholms län eget uttalande i sammanfattningen av remissversionen av "Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025." I länsplanen ingår förutom Förbifart Stockholm ett flertal kollektivtrafiksatsningar och ändå blir länsstyrelsens miljöbedömning av länsplanen så negativ. Vi vill hävda att orsaken är att Förbifart Stockholm ingår och skulle medföra omfattande negativa effekter av det slag som länsstyrelsen tar upp:

*"Miljöbedömningen av länsplanen fokuserar på områdena klimat, hälsa och landskap. Den samlade bedömningen är att länsplanen medför betydande negativ miljöpåverkan för klimatet med ökade utsläpp av växthusgaser, liksom negativ miljöpåverkan för landskapet och areella näringar med ianspråktagande av mark och ökad risk för föroreningar. Ökad trafik medför också ökade utsläpp och risk för negativ miljöpåverkan på hälsa i form av bland annat luftföroreningar och buller. Delar av planen bedöms dock kunna medföra betydande positiv miljöpåverkan för hälsa, trafiksäkerhet, tillgänglighet och ökade materiella tillgångar."*

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN där vi citerar Länsstyrelsen, Stockholms stads kontor och Riksrevisionen beträffande länsplan och nationell infrastrukturplan på sidorna 19-21.

## Vattenfrågor

Länsstyrelsen skriver i sitt avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Grimsta, sid 12:

*"Beträffande bortledning av grundvatten, prövas det i annan ordning (av mark- och miljödomstolen). Detsamma gäller anläggandet av tillfälliga hamnar."*

*"Beträffande omhändertagande av dag- och dränvatten samt tunnelvatten är det frågor som prövas under genomförandet och därmed inte blir föremål för prövning i detaljplaneärendet. Såvitt framgår av handlingarna i ärendet finns det förutsättningar att lösa dessa frågor i ett senare skede."*

På sidan 16 står:

*"Beträffande invändningen om en summarisk behandling av dagvattenhantering och grundvattenbortledning är grundvattenbortledning och byggande i vatten frågor som prövas i annan ordning."*

På sidan 19 står:

*"Hantering av vattenfrågor samt Vattenkvalitet"*  
*Av planhandlingarna framgår att allt tunnelvatten, spol- och släckvatten, från Hjulsta till Kungens kurva planeras att avledas till en VA-station i*

*Sätra. I VA-stationen ska vattnet renas innan det pumpas vidare till ledningssystem alternativt recipient efter godkännande av Stockholm Vatten. Dränvattnet avleds lokalt till ledning eller recipient efter godkännande av Stockholm Vatten. En sökt vattendom kommer att reglera alla tunnlar tillhörande Förbifart Stockholm.”*

På sidan 20 står:

*”Hanteringen av dagvatten inom det område som är skyddszon ska ske i enlighet med skyddsföreskrifterna.”*

Vi i ARG anser trots länsstyrelsens kommentarer ovan att det innan detaljplanerna kan fastställas klart måste visas att och hur denna problematik kan och skall lösas utan att Mälarens vattenkvalitet och dess dricksvatten påverkas negativt. Hantering och skydd av vattenskyddsområden är ett riksintresse.

Beträffande Mälarens vattenkvalitet finns dessutom betydande risker under byggnadsfasen med tillfälliga hamnar, färje- och pråmtransporter av driv- och sprängmedel, material, schaktmassor mm. I nedanstående hänvisningsruta hänvisar vi därför även till avsnitt i våra överklagandeskrivelser om detaljplaner, september 2013 och om arbetsplan, januari 2014, som berör dessa frågor.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_överklagande\_DETALJPLAN  
 sid 31-32 Spol- och släckvatten, dag- och dränvatten  
 sid 25-30 Vattenskyddsområde, miljö kvalitetsnormer för vatten, Mälaren och Råcksta träsk.  
 sid 31 Vattendom - grundvattenpåverkan generellt Förbifart Stockholm  
 sid 44-49 Vattendom, Tunnel Grimsta - grundvattenpåverkan inom Grimsta naturreservat.  
 Vi vill även hänvisa till: 2014\_01\_ARG\_överklagande\_ARBETSPLAN  
 sid 30-34 Grund- och ytvatten

## **Miljö kvalitetsnormer och tunnelluft**

I länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagan Tunnel Grimsta står på sid 18 under Luftkvalitet:

*”Enligt 5 kap. 3 § miljöbalken ska myndigheter och kommuner ansvara för att miljö kvalitetsnormerna följs. Enligt förarbetena till miljöbalken innebär detta att planering och planläggning ska ske på ett sådant sätt att möjligheterna att uppfylla normerna underlättas (se prop. 1997/98:45 del 1 s.259 och del 2 s.46).”*

Vi vill betona att det således sägs att normerna skall följas och planering och planläggning skall underlätta möjligheterna att uppfylla normerna. Det är uppenbart att Förbifart Stockholm försvårar möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna och i vissa fall omöjliggör att dessa följs längs ledens sträckning. Trafikprognoserna i arbetsplanen för Förbifart Stockholm talar dessutom om en kraftig ökning av biltrafiken i regionen jämfört med dagsläget och därigenom ökade svårigheter att följa miljö kvalitetsnormerna i hela regionen, inte bara längs Förbifart Stockholm.

I 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN återfinns specifika kommentarer om trafikutveckling, buller och luftkvalitet för de olika detaljplanerna, sid 43-65.

I 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN, avsnittet om "Regeringens villkor 2, Natur- kultur- och boendemiljö" sidorna 12-20 återfinns ytterligare kommentarer om störningar längs Förbifart Stockholms sträckning.

Trafikverket negligerar dessutom hur utsläppen från frånluftstornen och tunnelmynningarna påverkar närområdets luftkvalitet. Enligt uppgift från expertis kan ett område med radien 1 km påverkas negativt avseende luftkvalitet pga partikelnedfall. Det handlar om utsläpp från mer än 100 000 fordon per dygn. Hur närområdet påverkas är givetvis också beroende av väder, lufttryck och vindar. Givetvis bidrar utsläpp från mer än 100 000 fordon även till att öka den genomsnittliga bakgrunds-/luftföroreningshalten i regionen.

Vi har som redan påpekats i avsnittet "Klimat- och energiförbrukning också funnit att det finns en diskrepans mellan detaljplanebeskrivningarna och länsstyrelsens avslagsbeslut av våra överklagande jämfört med Trafikverkets, Borlänge, fastställelsehandling avseende arbetsplanen när det gäller behov av ventilation i tunnlarna för att söka uppnå miljö kvalitetsnormerna i anslutning till tunnelmynningar. I detaljplanerna/ avslagsbeslutet talas på flera ställen om ventilation 8 timmar per dygn medan det för samma områden talas om behov av 18 timmars ventilation året runt enligt fastställelsehandlingen när det gäller kväveoxider, året runt, och vintertid ventilation 24 timmar per dygn för att miljö kvalitetsnormerna för PM 10 skall hållas.

Det innebär ett bristfälligt faktaunderlag beträffande detaljplanerna. Konsekvenserna torde förutom ökat energibehov och ökad klimatbelastning vara att marginalerna för att klara miljö kvalitetsnormerna är mindre än vad man räknat med vid beslut av detaljplanerna. Detta i kombination med att utvecklingen av bilflottan inte artar sig på det sätt som förväntades av regeringen i samband med tillåtighetsbeslutet för Förbifart Stockholm utan i stället talar för en allt högre andel av dieslbilar gör att bedömningen av möjligheterna att följa miljö kvalitetsnormerna bör studeras på nytt inom bland annat Stockholms stads förvaltning. Det kan inte sägas att Förbifart Stockholm byggs för en helt annan bilflotta än dagens.

Forskare har de senaste åren och efter att regeringen gav tillåtighet för projektet 2009 visat att kväveoxider och partiklar, inte minst från diesel, men även utsläpp från biobränslen, är farligare för hälsan än man tidigare trott, även i vissa fall cancerframkallande, och det även i halter långt under gällande miljö-kvalitetsnormer. Det är därför cyniskt om myndigheter bara inriktar sig på att klara nuvarande miljö kvalitetsnormer. Dessa kommer sannolikt att sänkas innan Förbifart Stockholm kan stå färdig och dessutom bör målet vara att sänka halterna på utsatta platser så mycket det är möjligt. Längs Förbifart Stockholms sträckning planerar man nu för en försämring.

Forskningen visar dessutom att det är de mindre partiklarna, dvs PM 2,5 och mindre såsom sotpartiklar, som ger de största hälsoriskerna. Vi finner det mycket allvarligt och förvånande att dessa inte kommenteras i länsstyrelsens avslagsbeslut avseende överklagande av detaljplanerna. Inte heller i detaljplanebeskrivningarna diskuteras dessa trots att miljö kvalitetsnormer för PM 2,5 kommer att vara bindande från 2015.



Eftersom skadliga effekter är visade långt under nuvarande riktvärden och dessa nivåer kan förväntas bli sänkta framöver borde ambitionsnivån hos Trafikverket, kommuner och länsstyrelse vara större än att klara nuvarande norm. För vissa skadliga föroreningar från fordon, exempelvis sotpartiklar, saknas miljö kvalitetsnormer i dag. I ett adekvat hälsoarbete bör ändock hänsyn tagas till människors exponering även för dessa föroreningar.

I 2013\_09\_ARG\_överklagande\_DETALJPLAN, tar vi upp Hälsoaspekter sid 16-17, Luftföroreningar i tunneln (och vid tunnelmynningar) sid 36-37. Under rubriken "Konsekvenser för barn (och vuxna)" sid 39-42 kommenteras hälsorisker ytterligare med referenser till forskningsrapporter. Kommentarer med rubriken "Bilparken: Nya beräkningar och bedömningar krävs" återfinns på sidan 19.

Vi har även diskuterat problematiken utifrån regeringens villkor för projektet i 2014\_01\_ARG\_överklagande\_ARBETSPLAN. I avsnittet Luftkvalitet tar vi upp luftkvalitet såväl i som utanför tunnelarna sid 24-29.

Beträffande tunnelluft konstaterar länsstyrelsen i sitt avslagsbeslut överklagande tunnel Grimsta, sid 19:

*"För tunnelluft finns inga fastställda miljö kvalitetsnormer. Luftkvalitén kan förbättras genom att kapaciteten på från- och tilluft utökas. Kvävedioxidhalten i tunnelluften kommer att variera beroende på om ventilationen används eller inte, vilken hastighet trafiken går i och hur stor andel av fordonen som utgörs av dieslbilar. I planbeskrivningen anges att, med fritt flytande trafik, medelhalten av kvävedioxid i tunneln under högtrafik beräknas ligga runt 150-300 ng/m<sup>3</sup>. Inne i fordonen blir halterna något lägre. Även partikelhalten (PM 10-halten) i tunnelluften kan variera mycket beroende på vägbeläggning, hastighet, dubbdäcksanvändning, partikelfilter och Ventilationskapacitet m.m. Det bedöms som möjligt att nå ned till PM 10-halter på som högst 400-500 µg/mg år 2020 och 2035. Som riktvärde för tunnlar brukar 100-500 µg/m<sup>3</sup> användas."*

ARG konstaterar att inte heller beträffande tunnelluft kommenterar länsstyrelsen eller detaljplanematerialet annat än kväveoxider och PM 10. Inte heller kommenteras att Trafikverket räknar med ca 2 timmars köbildning per dygn i tunnelarna. Inte heller kommenteras att nuvarande bilförsäljningssiffror pekar mot en ökad andel dieselfordon jämfört med de analyser som genomförts. Nya analyser krävs. Inte heller tar länsstyrelsen upp svårigheter med avslagen ventilation som imbildning och ökade mängder koldioxid som kan leda till sömnhet och försämrade koncentrationsförmåga. Det är inte heller rimligt att i haltberäkningar för luftföroreningar räkna med minskad dubbdäcksanvändning eftersom detta är en fråga som har betydelse för trafiksäkerheten.

Enligt rapporten "Estimated health impacts of changes in air pollution exposure associated with the planned by-pass Forbifart Stockholm", Bertil Forsberg mfl, beräknas antalet dödsfall per år på grund av dålig luftkvalitet i Förbifart Stockholms tunnlar bli omkring 20. Avlastning av vägtrafik på övrigt vägnät såsom Essingeleden

beräknas jämfört med nollalternativet leda till bättre luftkvalitet och därigenom spara ungefär lika många liv. Förutsättningen är dock att inte detta vägnät ånyo fylls av nygenererad trafik, vilket erfarenhetsmässigt sker. Var åsikt är också att resultatet är starkt beroende av rimligheten i trafikprognosen för det så kallade Nollalternativet. Som tidigare framfört anser vi, med flera, att det är helt orimligt att trafikökningen i detta nollalternativ är nästan lika stor som den med Förbifart Stockholm.

ARG anser att frågan om Förbifart Stockholms inverkan på regionens luftkvalitet generellt bör beaktas noggrant. Som tidigare framfört är det orimligt att jämföra Förbifart Stockholm med nuvarande Nollalternativet, dvs ett alternativ utan vägutbyggnad men med i stort sett samma trafikmängder i regionen. Biltrafiken över city-, regioncentrum- Saltsjö-Mälarsnittet har inte ökat sedan trängselavgifterna infördes 2007, snarare minskat. Det bör vara uppenbart att en ny genomfartsled som Förbifart Stockholm, dessutom utan trängselskatt, skulle kunna skapa ett "uppsving" för biltrafiken i regionen och ge ökat bilberoende ledande till försämrade möjligheter för utveckling av kollektivtrafik och en energisnål samhällsutbyggnad.

Jämförelsen med nuvarande Nollalternativet gör att Trafikverket mfl hävdar att luftkvaliteten kan bli bättre på vissa ställen i regionen pga Förbifart Stockholm. Detta kan dock bara gälla längs Essingeleden och möjligen Södertäljevägen norr om Skärholmen och är dessutom beroende av införande av trängselskatt på Essingeleden. Kring Skärholmen och Södertäljevägen söderut visar trafikprognoserna på ökad trafik med Förbifart Stockholm även jämfört med Nollalternativet. I innerstaden ökar enligt Trafikverkets prognoser biltrafiken jämfört med dagsläget med 47% till år 2035 i Nollalternativet och med 33% med Förbifart Stockholm plus trängselskatt på Essingeleden. Trafikarbetet i innerstaden skulle med Förbifart Stockholm plus trängselskatt på Essingeleden år 2035 endast vara 9% mindre än i Nollalternativet. Denna måttliga skillnad kan knappast vara avgörande för hälsoläget i innerstaden. Dessutom skulle ju trängselskatt på Essingeleden kunna införas och kommer troligen att införas 2016 utan Förbifart Stockholm.

Att jämföra med dagsläget borde dock vara det adekvata när det gäller möjligheterna att förbättra eller att riskera att försämma hälsoläget. Gör man det säger Trafikverkets prognoser till 2035 att med Förbifart Stockholm ökar regionens biltrafik med 69% och i innerstaden med 33% trots trängselskatt på Essingeleden. Jämförelseåret är 2007. Beträffande Essingeleden talar trafikprognosen för 2035 jämfört med 2007 om en minskning med 18% genom kombinationen Förbifart Stockholm och trängselskatt på Essingeleden. Vi har själva jämfört trafikprognosen för 2035 med trafikräkning för 2012 och då blir minskningen på Essingeleden trots Förbifart Stockholm och trängselskatt på Essingeleden bara 4-5% jämfört med dagsläget. Vår slutsats är att en trafikpolitik som bygger på Förbifart Stockholm försämrar hälsoläget jämfört med Nollalternativet, än mer jämfört med dagsläget och i synnerhet jämfört med ett kollektivtrafikbaserat alternativ.

Till detta kommer att jämförelsen mellan Nollalternativet och Förbifart Stockholm avseende trafikmängder kraftigt har ifrågasatts av forskare eftersom bland annat Förbifart Stockholms strukturerande effekter inte har studerats och medtagits i kalkylerna. Forskarna förväntar sig en betydligt större ökning av biltrafiken med Förbifart Stockholm.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN där vi mer ingående diskuterat alternativ och trafikutveckling sid 5-16. På sidorna 14-16 redovisar vi specifikt trafikutveckling på Essingeleden respektive i innerstaden.

ARGs uppfattning är att innan detaljplaner och arbetsplan kan fastställas och för övrigt hela projektet utvärderas på ett adekvat sätt måste hälsoläget i regionen med Förbifart Stockholm jämföras med ett kollektivtrafikbaserat alternativ. Vår uppfattning är att ett kollektivtrafikbaserat alternativ kan halvera biltrafiken och luftföroreningar från trafiken jämfört med arbetsplanens prognos med Förbifart Stockholm. Detta är också vad som krävs för att klimatmålen skall kunna nås. Detta i kombination med minskat buller, mer naturlig vardagsmotion och minskad stress gör att hälsoläget kraftigt kan förbättras jämfört med dagsläget och än mer jämfört med Förbifart Stockholm.

## Risk för olyckor, hälsa och säkerhet

På sidan 20 i avslagsbeslut Tunnel Grimsta kommenterar länsstyrelsen denna frågeställning genom att referera till MKB och göra en kort beskrivning av säkerhetskonceptet. Länsstyrelsen kommenterar inte de synpunkter ARG framfört i vår detaljplansöverklagan.

I länsstyrelsens avslagsbeslut kommenteras inte omledningsvägnät, köbildning mm och inte heller konsekvenser av olyckstillbud i ytläge och i tunnlar.

Om vi uppfattat Trafikverkets beskrivningar rätt planeras bara för räddningsinsatser vid olyckor av lägre svårighetsgrad, inte för de svårare som kan orsakas av gasutsläpp eller explosion i samband med transporter av farligt gods. Trafikverket gör inga särskilda förberedelser eller åtgärder för gas/explosion. Man skriver att man har samma metod som vid brand men med snabbare insats.

Beträffande farligt gods har vi funnit olika kommentarer för olika detaljplaner:

Tunnel Grimsta:

*"Tunneln är planerad för att kunna användas som led för farligt gods, det måste dock godkännas i annan ordning. Då trafikleden i det aktuella planområdet ska gå under mark beräknas det inte medföra någon risk för människors hälsa och säkerhet som vistas i området ovan mark."*

Hjulstamotet:

*"I planbeskrivningen anges bl.a. att individriskavståndet uppgår till 70 m kring Förbifart Stockholm vid Hjulsta. Inom denna zon finns ingen befintlig bebyggelse som kräver skyddsåtgärder. Ett 70 meter brett skyddsområde längs vägen, markerat SKYDD har därför lagts in på plankartan. Av denna skyddszon ligger 30 meter inom vägområdet för Förbifart Stockholm. I skyddsområdena bör personer inte i onödan vistas och därför ska parkanläggningar eller dylikt som inbjuder till stadigvarande vistelse inte anordnas där."*

Vinstamotet:

*"I miljökonsekvensbeskrivningen sägs också att individriskavståndet uppgår till 30 meter kring Bergslagsvägen. Där människor vistas inom detta avstånd från väggkant räknat ska rimliga riskreducerande åtgärder vidtas tex. genom att uppföra skärm."*

**ARGs kommentar** till ovanstående tre citat: Individriskavståndet vid Hjulstamotet anges till 70 meter och vid Vinstamotet till 30 meter. Vinstamotet med omgivande vägnät kan komma att användas som omledningsvägnät vid köbildning och olyckor i tunnlarna. Kan då uppgivet individriskavstånd anses vara tillräckligt vid Vinstamotet? Vinstamotets södergående ramper mynnar dessutom nära tunnelbana, affärslokaler och planerad busshållplats.

Avslutningsvis säger länsstyrelsen i avslagsbesluten:

*"Detaljplanen får, enligt Länsstyrelsens bedömning, anses genomförbar med avseende på risken för olyckor och människors hälsa och säkerhet."*

ARG delar inte länsstyrelsens uppfattning. Vi anser att säkerhetsriskerna är utredda på ett otillfredställande sätt. Det är helt orimligt att mycket av planeringsarbetet beträffande säkerhet hänskjuts till projektets byggnadsfas. Vi har under de senaste åren uppfattat att det finns en osäkerhet och farhågor hos viktiga remissinstanser när det gäller säkerhetsarbetet.

Att en adekvat säkerhetsnivå skall kunna upprätthållas måste visas och bedömas före fastställande av arbetsplan och detaljplaner. Vad skulle hända om det efter byggstart konstateras att en sådan inte kan uppnås? Förbifart Stockholm är en unik stadsmotorväg med tanke på kombinationen av långa tunnlar och de mycket omfattande trafikmängder som förväntas, inte minst i rusningstrafik. Sårbarheten och säkerhetsriskerna ökar med tanke på risken för köbildning i tunnlarna och på omgivande vägnät, in- och utfartsvägar. En genomarbetad säkerhetsplan måste färdigställas och bedömas. Därefter måste en ny bedömning av detaljplanernas rimlighet göras.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN  
Omledningsvägnät, sid 33, Säkerhet/risker i tunnlar, sid 34-36.

Vi hänvisar också till 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN  
Säkerhetsarbetet, sid 34-44. Denna skrivelse är som tidigare redovisat i första hand en genomgång av regeringens och länsstyrelsens villkor för projektet. Vi citerar på sidorna 35-38 i denna skrivelse ett tjänsteutlåtande från Stockholms stads kontor från 2011 med anledning av utställelse av arbetsplan. Vi ser detta utlåtande som fortsatt relevant.

## Länsstyrelsens sammanfattning avslagsbeslut

På sidan 22 i länsstyrelsens avslagsbeslut överklagande Tunnel Grimsta står:

*”Sammanfattning*

*Sammanfattningsvis finner Länsstyrelsen att det som de klagande miljöföreningarna m.fl. anför, vid en Vägning mellan de intressen som föreningarna företräder och de intressen som planen syftar att tillgodose, inte utgör tillräckliga skäl för att upphäva antagandebeslutet för berörd detaljplan. Enligt Länsstyrelsen är de olägenheter som detaljplanen kan medföra inte så betydande att planen av det skälet inte kan godtas. Inte heller i övrigt har framkommit någon omständighet som utgör skäl att upphäva beslutet att anta planen. Överklagandena ska därför avslås.”*

### **ARGs kommentar:**

I vårt överklagande har vi bland annat påtalat Förbifart Stockholms negativa effekter på natur-, kultur- och boendemiljöer, rekreativsmöjligheter, miljö kvalitetsnormer avseende buller, luft- och vattenkvalitet och risker för regionens dricksvattenförsörjning. Vi har anförts att Förbifart Stockholm ökar regionens och Sveriges klimatbelastning, ger ökat bilberoende, försämrar möjligheterna till utveckling och utbyggnad av kollektivtrafiken och cykelbanor.

Förbifart Stockholm försämrar möjligheterna till en förbättrad folkhälsa på grund av ökade trafikmängder, ökade totala föroreningsmängder, minskad vardagsmotion och ökad stress. Dessutom förväntas ökad trängsel i vägnätet jämfört med dagsläget. Förbifart Stockholm bryter på en rad punkter mot de transportpolitiska målen.

Vi har svårt att acceptera att ovanstående synpunkter kan beskrivas som ”olägenheter”. Vi ser i stället ett stopp av Förbifart Stockholm som avgörande för en sund utveckling i regionen och i Sverige och dessutom nödvändigt för att Sverige skall kunna uppfylla sina internationella åtaganden på miljöområdet.

## Dp Tunnel Grimsta

### Riksintresset Mälaren med öar och strandområden och frågan om mellankommunalt intresse. Miljöbalken och ÄPBL.

Länsstyrelsen skriver på sid 13 i avslagsbeslut Tunnel Grimsta:

*”I samband med ett överklagande som berör sådana allmänna intressen som bevakas enligt 12 kap. ÄPBL kan i regel dock bara prövas om underlaget för Länsstyrelsens 12 kapitel-prövning varit godtagbart, vad som tillförts i ärendet efter denna prövning samt om detaljplanen medför att planen för berörda inte blir acceptabel.”*

ARG anser att Länsstyrelsens underlag inte varit godtagbart och att planen inte blir acceptabel för berörda. Vi anser att projektplaneringen innebär bristande hänsynstagande av land- och vattenområdet vid Lambarfjärden med Grimstaskogen på dess norra strand och Norra lovö på dess södra och att denna brist på hänsynstagande faller under miljöbalken och ÄPBL 12 kap 1§, i synnerhet:

1. ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses
2. regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte har samordnats på ett lämpligt sätt
5. en bebyggelse annars blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. *Lag (2009:530).*

Länsstyrelsen skriver på sidan 20 i avslagsbeslut överklagande Tunnel Grimsta:

#### ”Riksintresse

*Bedömningen av om en detaljplan strider mot riksintressen ska i första hand göras av länsstyrelsen vid sitt ställningstagande enligt 12 kap. ÄPBL. Vilken prövning som ska ske av överprövande instans måste bedömas utifrån hur kommunens handlingsutrymme ser ut. Det är då av betydelse hur bestämmelserna om riksintresse är utformade och hur de aktuella riksintressena har preciserats. Enligt handlingarna ska förbifarten delvis gå inom riksintresset **Mälaren med öar och strandområden**. Detta ska särskilt värna området värden för turism och friluftsliv då olika exploateringsföretag prövas men utgör inget hinder mot att utveckla befintliga tätorter eller lokalt näringsliv (prop. 1985/8623 sida 96).*

*Även Förbifart Stockholm är, som nämnts ovan, utpekat som riksintresse för väg. Länsstyrelsen kan konstatera att förbifarten mestadels går genom tunnlar, vid ingen del i anslutning till Mälaren går ovan mark och inte hindrar tillgängligheten till Mälarens stränder. Länsstyrelsen bedömer därför att detaljplanen inte påverkar riksintresset Mälaren med öar och strandområden.”*

Riksintresset Mälaren med öar och strandområden är instiftat i Miljöbalken genom riksdagsbeslut. Att Vägverket/Trafikverket förklarat Förbifart Stockholm som



riksintresse väger därför enligt vår mening lätt. Förbifart Stockholm är dessutom ingen nödvändighet för att utveckla befintlig tätort då alternativa dragningar av väg är möjlig såsom Diagonal Ulvsunda eller kollektivtrafikbaserade alternativ som Kombinationsalternativet.

ARG hävdar att Förbifart Stockholm och byggandet av densamma skulle påverka riksintresset Mälaren med öar och strandområden på ett flertal sätt. Projektet påverkar på grund av byggnationen riksintresset genom olika former av störningar av friluftslivet under ett flertal år, långvariga och bestående skador av strandnära skogsområde på Norra Lovö genom avverkning av skog, etablering och användning av arbetsområde med hamn för färjor och pråmar. Biotoper förändras och försvinner när skogen avverkas och nyplanteras. Ventilationstorn på Norra Lovö kommer att ge synintryck och fläktbuller vid färdig väg. Luft- och vattenkvalitet riskerar att försämrans på grund av utsläpp av föroreningar via frånluftstorn.

Under 8-10 år kommer buller från anläggning, användning och nedmontering av: arbetstunnel, hamnområde och transportväg med transportband för schaktmassor, transporter via färjor, buller från lastning av sprängmassor på pråmar och synintryck från arbetsplatserna störa det nuvarande lugnet på Mälaren, Lambarfjärden och på dess båda stränder, Norra Lovö respektive Grimstaskogen. Dessa störningar under så lång tid har inte beaktats i detaljplanebeskrivningarna vilket borde ha gjorts.

ARG upplever att denna problematik har hamnat mellan stolarna mellan de två kommunerna Ekerö och Stockholm och ingen sida har beaktat konsekvenserna. Därigenom bryter projektet, såväl arbetsplan som detaljplan mot såväl Miljöbalken som ÄPBL.

Vi hävdar att försämrade rekreativvärden och naturupplevelser, inte minst under byggfasens 8-10 år, inverkar menligt på befolkningens hälsa och har utan att få gehör framfört att konsekvenserna i förväg måste studeras avseende detta naturområde. Byggfasen är så lång att den inte kan ses som tillfällig. Konsekvenserna av ändrade vanor hos befolkningen kan dessutom bli bestående.

Länsstyrelsen anger under avslagsbeslut överklagande Tunnel Grimsta, sid 21:

*”Grönområde av mellankommunalt intresse  
Grimstaskogen är enligt miljökonsekvensbeskrivningen del av den regionala grönstrukturen i Stockholm. På sidan 37 miljökonsekvensbeskrivningen 2011-06-13 rev. 2012-11-05 anges bl.a. följande. Grimsta naturreservat ingår i den så kallade Görvelkilen. Strandzonen längs Grimstaskogen oeh Hässelby, liksom vattenstråket Lambartjärden, är viktiga för flora oeh fauna. Stråken omfattar betydelsefulla spridningskorridorer samt har stor betydelse för friluftsliv. Längs vattnet möts två oexploaterade utmarksskogar, vilket är unikt i Stockholm. Strandzonen utgörs av en relativt sammanhållen naturmark längs en lång sträcka.”*

Inte minst formuleringarna ”betydelsefulla spridningskorridorer”, ”stor betydelse för friluftsliv” och ”möts två oexploaterade utmarksskogar, vilket är unikt i Stockholm” visar på betydelsen av att området får förbli oexploaterat och att det inte skall utsättas för störningar, åtminstone inte under längre perioder. Spridningskorridorer

går såväl längs Lambarfjärden som över vattnet mellan Grimstaskogen och Norra Lovö.

Byggnationen av Förbifart Stockholm innebär som ovan framförts att "tillfällig" hamn kommer att upprättas på stranden av Norra Lovö mitt emot Grimstaskogen och användas under 8-10 år. Arbetstunnel kommer att anläggas i skogsbacken mot Mälaren. Skogsmark kommer att avverkas och jämnas till för att ge plats för arbetstunnel, arbetsväg, transportband för schaktmassor, hamn mm. Detta innebär att det i Stockholm unika mötet av två utmarksskogar inte längre kommer att finnas till. Skador på naturen på Norra Lovö inverkar mycket negativt på naturupplevelsen på Lambarfjärden och i Grimstaskogens strandområden varför byggnationen på Norra Lovö rimligen bör beaktas vid bedömningen av detaljplanerna för Tunnel Grimsta. Detta har inte gjorts.

ARG har i skrivelser angående arbetsplan mm beskrivit påverkan på Norra Lovö:

Skador på Norra Lovö, beskrivning och skyddsvärde

Ett mycket värdefullt naturområde på Norra Lovö skadas pga hamn, transportväg, transportband, arbetstunnel och ventilationstorn. Återskapandet av detta följt av naturens självläkning kommer att ta åtskilliga decennier. Slutresultatet kan bli bestående skador. Den nu långa obrutna och opåverkade strandlinjen har ett stort värde sett från vatten och från Grimstasidan. Arbetsplatsområdet med den provisoriska hamnen, transportvägen till arbetstunneln samt själva arbetstunneln kommer att ge bestående sår i natur i skogsbranten mot Mälaren och vid Mälarens strand. Den hittills oförstörda landskapsbilden längs Lambarfjärden hotas därför att förstöras. Den mycket omfattande färje- och pråmtrafiken nära strandlinjen riskerar att erodera strandlinjen. Djur- och fågelliv på land och i vatten störs.

På norra Lovö planerar Trafikverket att skeppa in allt byggmaterial och alla arbetsmaskiner genom en tillfällig hamn vid Lambarfjärdens strand. Genom avverkning av skog skapas en väg bred nog för lastbilstransport och plats för transportband (för utförsel av sprängsten).

Det område som markerats på karta för planerat hamnområde, för transportväg med transportband och arbetstunnel är mycket stort. Hur stor del av ytan inom detta område beräknar Trafikverket kommer att avverkas och/eller jämnas till och tas i bruk för arbetsplatsen, anläggningar, parkering och upplag? Ju större denna yta blir, särskilt vid hamnen och strandlinjen, desto svårare blir det att som det står i MKB "återställa området när tunnelbygget är klart". Skogen är i sitt norrläge långsam-växande och terrängen kuperad med ganska stor sluttning ner mot strandlinjen.

Strandområdet på Norra Lovö kommer att påtagligt skadas under byggnadstiden. Det är därefter enligt vår mening tveksamt om området kommer att kunna återställas i ursprungligt skick. Markavtäckning skall genomföras på ett 5 000 m<sup>2</sup> stort område vid Mälärstranden som sedan fylls ut. 4 000 m<sup>2</sup> av dessa asfalteras för att utgöra hamnplan. Detta område har under många år använts och vårdats av Mälarscouterna.

Trafikverkets val av plats beror vad vi förstår bland annat på att platsen är en av de få delar av stranden som inte lutar alltför mycket. Detta gör den samtidigt extra värdefull ur rekreationssynpunkt. Området/den sammanhållna skogen är av stort värde för en rad fågelarter med skyddsvärde. Trafikverket skriver själva: *"Viss påverkan och konsekvenser kommer att kvarstå även efter återställningsarbetena."*

Trots att sjötransporter kommer att dominera befärdar vi att transporter landvägen till arbetstunneln kommer att innebära ett alltför starkt tryck/skador på nuvarande vägnät med grusvägar. Dessa vägar är en viktig del av ett bevarandevärdt och skyddat jordbrukslandskap på Lovö. Även med nuvarande planeringsförslag kan transporter förbi världsarvet Drottningholm innebära störningar. Samtidigt är det varken problemfritt med transporter sjövägen via transportvägen från hamnen eller att ytterligare öka dessa.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN där vi utförligt beskriver störningsproblematiken, buller mm.  
Grönområden och Naturreservat, Störningar avseende rekreativvärden, sid 37-39,  
Tunnel Grimsta, Störningar under byggtiden, sid 49-55  
Tunnel Grimsta, Konsekvenser för barn, sid 55-56.  
Vi hänvisar även till: 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN  
Natur-, kultur- och boendemiljö, sid 12-14.

### **Påverkan på Grimsta naturreservat vid färdig väg**

ARG har fått gehör för förändringar av projektet av avgörande betydelse för Grimsta naturreservats framtid. I synnerhet gäller detta den tidigare planerade bron över Lambarfjärden som tagits bort ur planeringen. Även det nyligen fattade beslutet att inte anlägga ett friskluftsschakt till ELDU vid strandpromenaden i Grimstaskogen är av stort värde. Länsstyrelsen har i sitt avslagsbeslut av vårt överklagande inte observerat det senare beslutet vilket dock framgår av Trafikverket Borlänge fastställelsehandling av arbetsplan från 2013-10-25. Vid ARGs överklagande av detaljplanen var Trafikverkets beslut ännu inte fattat.

Vi anser dock att Förbifart Stockholm fortfarande är ett starkt hot mot Grimsta naturreservats värden. Ventilationstorn på Norra Lovö och vid Vinsta kan försämra luftkvaliteten som idag hör till Stockholms bästa. Grundvattenbortförsel och grundvattenpåverkan kan skada vegetation, våtmarker och biotoper i Grimstaskogen.

I länsstyrelsens avslagsbeslut står på sidan 21:

*"Flera klagande har uttryckt rädsla för att grundvattensänkningar som kan uppkomma till följd av tunnelbygget kan skada naturområden i reservaten. I handlingarna i ärendet beskrivs hur man planerar att gå till väga för att minimera påverkan på grundvattnet med bl.a. injekterings-tätning. Fråga om grundvattensänkning prövas särskilt av Mark- och*

*miljödomstolen. Hur det närmare kommer att lösas med anledning av bl.a. de på platsen befintliga geologiska förhållanden etc. är således en fråga som närmare får lösas i samband med genomförandet av planen.”*

Vi anser dock att frågan borde ha beaktats även i samband med detaljplanematerial och beslut. Stockholms stad borde ha krävt garantier från Trafikverket att vegetation och biotoper, bland annat i våtmarker, inte kommer att påverkas negativt. Bland annat borde kommunen redan i förväg ha begärt en ökad tätning av tunnlarna för att motverka negativa effekter. Trafikverket planerar för extra tätning längs andra delsträckor, exempelvis under Lambarfjärden, men inte under Grimstaskogen.

Injektering går till på så sätt att man sprutar/trycker in cementbaserat eller kemistämne i berget runt omkring det blivande tunnelhålet. Detta sker helst innan man spränger nästa bit av tunneln och därför är det viktigt att veta vad man kommer att stöta på. (hur berget ser ut framöver).

I ”Grundvattenavsänkning vid tunnelbyggnad – tillämpning Förbifart Stockholm” ett kandidatarbete inom civilingenjörsprogrammet Väg- och vattenbyggnad av Emil Cederström, Annie Gjers, Ofelia Kullerstedt och Maria Nilsson, Institutionen för bygg- och miljöteknik *Avdelningen för geologi och geoteknik*, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg, Sverige 2012, Kandidatarbete nr 2012:44 står:

*”Fördelen med förinjektering är att injekteringsmedlet kan pressas in med högt tryck, vilket möjliggör en bättre spridning (Lindblom 2010). Om för mycket vatten visar sig läcka in efter sprängningen, trots förinjektering, kan efterinjektering användas. Då borrar hål där det behövs för att korsa de läckande sprickorna (Lindblom 2010). Vanligast är att använda kontinuerlig förinjektering och kompletterande efterinjektering där inläckaget fortfarande är för stort (Vägverket 2000). Som injekteringsmedel används vanligen olika cementbaserade suspensioner (Vägverket 2000). Om tätningen inte skulle vara tillräcklig kan även kemiska injekteringsmedel användas, men på grund av vissa kemiska injekteringsmedels negativa miljöeffekter rekommenderar Vägverket (2000) att cementbaserade medel används i så stor utsträckning som möjligt.”*

Vi i ARG har sett hur Förbifart Stockholms sprickzonskartor för berggrunden under Grimstaskogen har förändrats med tiden. Från början fanns det inga sprickor alls markerade i Grimstaskogen men på de senaste kartorna ett nät av (potentiellt vattenförande) sprickzoner. Exempelvis har det visat sig att området för det tidigare planerade brofästet på Grimstasidan skulle varit svårbyggt och mer kostsamt pga berg/botten.

Det är således av flera skäl viktigt att planera i förväg för att undvika negativa överraskningar för tunnel, natur och ekonomi. Vi ser det som naturligt att för känsliga områden som Grimstaskogen i förväg planera för extra tätning.

I 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN belyser vi problematiken med grundvattenpåverkan, se kapitlet Vattendom sid 44- 49.

*Vi ber er bortse från våra synpunkter på friskluftsschakt för ELDU. Denna installation utgick ur Trafikverkets planering hösten 2013.*

Beträffande Tunnel Grimsta skriver länsstyrelsen i avslagsbeslut Tunnel Grimsta sid 18:

*”Någon anledning att befara att nu aktuell detalj planen skulle medföra att luftkvaliteten i området försämras finns inte. Projektet i sin helhet kan dock med-föra en sämre luftkvalitet på vissa platser, dock utanför nu aktuellt planområde. I planbeskrivningen, samt i miljökonsekvensbeskrivningen (tunneldelar 2011-06-13, s (23) rev. 2012-I 1-05, sid 57-65) anges bl.a. följande. De höga luftföroreningshalterna som bildas i tunnlnarna kommer att ventileras ut genom rampmynningarna och ventilationstornen, Utanför mynningarnas vägområde ska miljökvalitetsnormerna klaras. Den tunnelluft som vädras ut via torn ger en marginell påverkan på lufikvalitén i tornens närområde.”*

ARG hävdar att avgaser, partiklar, kväveoxider mm från över 100 000 fordon per dygn via frånluftstorn på Norra Lovö och frånluftstorn och tunnelmynningar vid Vinsta rimligen måste påverka den nu mycket rena luften, kommunens renaste, inom Grimsta naturreservat negativt. Föroreningshalterna är sannolikt även beroende av vindriktning. Vi hävdar även att vattenkvaliteten i Mälaren kan påverkas negativt genom dessa ökade utsläpp, något som även är av betydelse för regionens dricksvattenförsörjning.

Nya bedömningar måste göras av betydelsen av dessa utsläpp.

Beträffande Mälarens vattenkvalitet finns betydande risker under byggnadsfasen med tillfälliga hamnar, färje- och prämtransporter av driv- och sprängmedel, material, schaktmassor mm. Vi har kort kommenterat detta på sidan 19 i avsnittet Vattenfrågor i denna skrivelse. Där återfinns hänvisningar till våra överklagandeskrivelser detaljplaner, september 2013 respektive arbetsplan, januari 2014 där vi kommenterat dessa frågor betydligt mer ingående.

Beträffande buller skriver Länsstyrelsen på sidan 18:

*I den nu aktuella planen går förbifarten i tunnel. Någon ökning av trafikbuller ovan mark förväntas inte, de planerade åtgärderna påverkar således inte möjligheterna att nå de uppställda målen för trafikbuller. ”*

ARG hävdar att ökade trafikmängder vid Vinsta, Bergslagsplan, Bergslagsvägen mot Brommaplan kommer att öka bullernivån i vissa delar av reservatet jämfört med idag.

På sid 26-29, har vi kommenterat buller och andra störningar under byggfasen. Vi hävdar att byggtiden är så lång att bullerproblemen i Grimsta naturreservat bör bedömas och hanteras på ett helt annat sätt än för en vanlig byggarbetsplats. Vi hävdar att riktvärden för externt industribuller skall klaras vid hamnen, transportvägen och arbetstunneln på Norra Lovö.

Vi har också upprepade gånger hävdat att de sociala och hälsomässiga konsekvenserna av långvarig störning i Grimsta naturreservat i förväg skall utredas med avseende på arbetsplan och detaljplaner, inte minst ur ett barnperspektiv.

## Dp Tunnel Vinsta

ARG har beträffande denna detaljplan påtalat att de boende i delar av Hässelby Gård kommer att utsättas för svåra störningar under byggnadsperioden. Dessa störningar kommer bland annat att bestå av stomljud och vibrationer från tunneldrivningar, huvudtunnlar och ramptunnlar. De kommer också bero på ovanjordverksamheten vid Vinsta under hela byggfasen som rör sig om 8-10 år.

Vid färdig väg kommer buller och luftföroreningar öka på grund av ökad biltrafik vid Vinsta och Bergslagsplan med omgivande vägar. Luftkvaliteten kommer också att försämrans ännu mer än idag på grund av utsläpp från Förbifart Stockholms tunnelmyningar och frånluftstorn.

ARG har också i vårt överklagande påpekat att tunnelbaneresenärer och andra människor som kommer att befinna sig i närheten av Vinsta södra trafikplats med tunnelmyning och frånluftstorn (placerat inom detaljplan Tunnel Vinsta) vid tunnelbanan kommer att utsättas för höga föroreningshalter. Det finns idag vetenskapliga bevis för att luftföroreningar från fordon, inte minst dieselfordon, är hälsovådliga även i nivåer som ligger under gällande miljökvalitetsnormer. Det område vi nu diskuterar ligger delvis inom denna detaljplan, delvis inom detaljplan för Vinstamotet.

Vid och på Johannelundstoppen byggs nu en helt ny stadsdel som enligt vår bedömning får dålig luftkvalitet på grund av Förbifart Stockholm. Under planeringen för bebyggelsen på Johannelundstoppen fastställdes att bostädernas ventilation måste riktas bort från Lövstavägen. Detta innebär nu att de färdiga husen troligtvis har friskluftsintag på samma sida som Förbifart Stockholms frånluftstorn. Det södra av dessa två torn kommer att uppföras inom 200 meter från närmaste befintliga bostadshus.

Hela Johannelundstoppens nybyggnation möjliggjordes av att Trafikverket i samförstånd med Stadsbyggnadskontoret planerade om Trafikplats Vinsta norr (nu placerad vid Skattegårdsvägen) i utbyte mot att Trafikverket slapp bygga en kostsam (halv) trafikplats i Lunda industriområde. Ingen av myndigheterna var alltså ovetandes om planerna på bostadsbyggande på Johannelundstoppen.

Hela befolkningen i Hässelby Gård, Vinsta med omgivningar påverkas under byggnadsperioden också av försämrade rekreativmöjligheter inom Grimsta naturreservat, på Grimsta sportfält, vid ridverksamhet mm.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN  
Omledningsvägnät sid 33, Störningar under byggtiden sid 36, Grönområden  
Naturreservat sid 37-39, Tunnel Grimsta, Störningar under byggtiden sid 49-50,  
Grönområden-Naturreservat sid 50-55, Konsekvenser för barn sid 55-56, Tunnel  
Vinsta sid 56.

Vi hänvisar även till: 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN med villkors-  
genomgång. Värdefulla natur- och kulturmiljöer samt friluftsområden ska bevaras  
sid 13-14, Vinsta sid 18, Luftkvalitet sid 24-29.



## Dp Vinstamotet

### Buller

Länstyrelsen skriver i avslagsbeslut överklagande sid 18-19:

*"Inom planområdet ska nya trafikplatser tillkomma samt befintlig väg byggas om. Riktvärdena för nybyggnation och väsentlig ombyggnad bör därför tillämpas. Intill Bergslagsvägen finns ett flertal bostäder. Redan idag är dessa utsatta för buller. I och med anslutningen till förbifarten kan en ökad trafik förväntas i området vilket förväntas öka trafikbullret. Av planhandlingarna framgår att bullerreducerande åtgärder planeras i form av skämtar och/eller vallar, vilka är tänkta att uppföras längs med Bergslagsvägen och i viss mån mot Skattegårdsvägen och tunnelbaneperrongen. Även kompletterande fönsteråtgärder kan bli aktuella för att klara ljudnivåerna inomhus samt även bullerskydd vid uteplatser för de mest utsatta bostadshusen. Med de planerade åtgärderna kommer färre personer drabbas av höga bullernivåer i sina boendemiljöer än vad fallet är i dagsläget. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen kommer riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad klaras i markplanet för samtliga radhus. Ett trettioital av de mest närliggande bostadshusen kommer att få upp till 10 dB(A) lägre bullernivåer än i nuläget. Bullerskyddet längs Bergslagsvägen beräknas även få en bra ljuddämpande effekt i grönområdet intill vägen.*

*Detaljplanens genomförande antas således ha en positiv effekt på bullermiljön i planområdet, såväl jämfört med det så kallade nollalternativet som med dagsläget. Mot bakgrund av vad som framkommer i planhandlingarna bedömer Länsstyrelsen att det finns förutsättningar att med olika kombinerade åtgärder minska de negativa effekterna på ljudmiljön tillräckligt för att planen ska kunna genomföras med hänsyn till buller och människors hälsa."*

**ARGs kommentar:** Mellan Vinsta södra tpl och Bergslagsplansrondellen kommer Förbifarten att generera en vägtrafikökning på nästan 100%. Fönsteråtgärder blir dessutom troligen åtgärdade först vid färdig väg och inte före/under byggperioden vilket skulle behövas. Länsstyrelsen har inte heller kommenterat att många bostäder i området är "K-märkta" i olika grader och att detta kan bli problem om man måste bullerskydda genom att förstärka fasader.

Angående bostäder på Kirunagatan mot Bergslagsvägen norr kan sägas att bullervallarna på 4 meter inte kommer att skydda övervåningen (med sovrum) på radhusen i Gummibandet och inte våning 2 och 3 på Kapprockens hus vända mot Bergslagsvägen norr.

Trafiken ökar i Bergslagsplansrondellen, Bergslagsvägen mot Brommaplan och på Lövstavägen och ingen planering finns för att på något sätt buller- eller olycksskydda med tanke på omgivande bostadsområden och grönområden. Den nästan fördubblade trafikmängd som Förbifart Stockholm genererar mellan tpl Vinsta södra och Bergslagsplan kommer naturligtvis att passera rondellen och de närboende.

## Luftkvalitet

Länstyrelsen skriver i avslagsbeslut överklagande sid 20:

*"Inom detaljplanen kommer som ovan nämnts två nya trafikplatser att byggas och ramptunnlar som ansluter till förbifarten utgår från dessa trafikplatser. Detaljplanen kan förväntas ha en negativ påverkan på luftkvaliteten i planområdet och i dess absoluta närhet. Detta beror både på förväntad ökning av trafiken i ytläge men även på att luft med högre koncentration av föroreningar och partiklar som finns i tunneln kommer ut i markplanet vid mynningarna.*

*När människor uppehåller sig på tunnelbanestationen, busshållplatser och gång- och cykelvägar nära tunnelmynningarna kommer de att utsättas för högre exponering än i nollalternativet. Den brandskyddsskärm som planeras vid tunnelbanestationens plattform minskar dock halterna och exponeringen för luftföroreningar när man står på plattformen. En skärm kan minska halterna på den gång- och cykelbana som passerar precis intill den södra på- och avfartsrampen."*

**ARGs kommentar:** Kollektivtrafikanter, fotgängare och cyklister kommer således att utsättas för ökade föroreningshalter. Beträffande tunnelmynningen vid tpl Vinsta södra skriver Trafikverket i sin MKB att trots extra frånluftstorn på ramptunnelns tak kommer mynningsområdet inte att lämpa sig för längre vistelse. Den lilla park som var tänkt att anläggas vid tunnelbanestationens entré måste designas om för att undvika att människor tar pauser på platsen. Det är i detta område som pendlare, dagligen kommer att promenera för att byta trafikslag.

Vi saknar dessutom kommentarer angående frånluftstornet vid Vinstagårdsskolan och planerad bebyggelse vid Johannelunds-toppen. Även om miljökvalitetsnormer skulle komma att endast överskridas inom ett begränsat område kommer luftkvaliteten att försämrans inom ett betydligt större område inkluderande Vinsta/Vällingby/Kälvesta/Hässelby. Föroreningar sprids beroende på väder och vindriktningar och påverkar därmed hälsotillståndet. Det är under senare år påvisat att kväveoxider och partiklar är skadliga i halter långt under nu gällande miljökvalitetsnormer.

## Dagvattenhantering och Vattenkvalitet

Delar av planområdet ligger inom sekundär skyddszon till Östra Mälaren. Liksom ARG tidigare framfört, framgår det på sidan 20 avslagsbeslut överklagande Vinstamotet, att ökad mängd kväve kommer att nå Mälaren via de dammar som planeras. Till detta kommer att vi inte ser någon planering för att ta hand om ökade föroreningar orsakade av ökad trafik i Bergslagsplansrondellen, på Bergslagsvägen mot Brommaplan och på Lövstavägen.

## Risk för olyckor, hälsa och säkerhet

Länstyrelsen skriver i avslagsbeslut överklagande Vinstamotet sid 21:

*"I miljökonsekvensbeskrivningen sägs också att individriskavståndet uppgår till 30 meter kring Bergslagsvägen. Där människor vistas inom*

*detta avstånd från väggkant räknat ska rimliga riskreducerande åtgärder vidtas tex. genom att uppföra skärm.”*

**ARGs kommentar:** Cykelbanan, passage under Bergslagsvägen norr, busshållplatsen, promenadramp till tunnelbanestationen – är alla platser som utgör risk för människor. Dessutom kan tilläggas att vägnätet vid Vinsta med upp- och nedfarter till Förbifart Stockholms tunnlar kommer att användas som omledningsvägnät och kan drabbas av mycket stora trafikmängder och av transporter med farligt gods. I detaljplan Hjulstamotet går Förbifart Stockholm visserligen helt i ytläge men vi reagerar ändå på att man i den detaljplanen räknar med ett betydligt större individriskavstånd, 70 meter, på grund av olycksrisker. Vi befarar på grund av upp- och nedfarter, ramptunnlar, användningen som omöledningsvägnät att Vinstamotet kan vara undervärderat med tanke på säkerhetsrisker. Dessutom finns tunnelbana och bebyggelse, nu med affärsverksamhet mycket nära tunnelmynning med in- och utfartsvägar till och från Förbifart Stockholms tunnlar. Vi upprepar här texten från luftkvalitet: Vid tunnelmynningen vid tpl Vinsta södra skriver Trafikverket i sin MKB att trots extra frånluftstorn på ramptunnelns tak kommer mynningsområdet inte att lämpa sig för längre vistelse. Den lilla park som var tänkt att anläggas vid tunnelbane-stationens entré måste designas om för att undvika att människor tar pauser på platsen. Det är i detta område som pendlare, dagligen kommer att promenera för att byta trafikslag.

Länsstyrelsen tar inte heller upp aspekten att området kan komma att påverkas vid olyckshändelser i tunnelarna vid färdig väg. Brandrök- och andra gaser kan komma att tränga upp via tunnelmynningar och frånluftstorn. Utrymning av bilköer i tunnelarna kan komma att ske via Vinsta och området kommer som sagt också att tvingas fungera som omledningsvägnät. Dessa aspekter innebär ökat buller, försämrad luftkvalitet och även ökade risker för bränder och explosioner i samband med olyckor på ytvägnätet, inte minst om farligt gods är inblandat. Alla dessa aspekter kan leda till att omgivande vägnät utsätts för trafikstockningar och ”blockeras”.

Vid färdig väg kvarstår och ökar dagens problem med tunga transporter från och till Lunda industriområde med sina speditorsfirmor. Trafikplats Lunda störks ur Trafikverkets planering efter Regeringens tillåtlighetsbeslut trots att Lunda nämns som en beslutad trafikplats i regeringens beslut. (se även Tunnel Vinsta sid. 32).

Länsstyrelsen tar inte heller upp de svåra problem med buller, luftkvalitet och barriäreffekter, sprängningar, tusentals lastbilstransporter med material och bortforslande av schaktmassor från ramp- och huvudtunnlar som området kommer att drabbas av under hela byggnadsperioden, dvs 8-10 år. Olycksrisken i området, bränder, explosioner, trafikolyckor mm ökar dramatiskt på grund av lastbilstransporterna, den omfattande hanteringen av sprängmedel och övrig byggverksamhet. Det är inte rimligt att bortse från dessa aspekter vid detaljplanebesluten. Tidsperioden är så lång att den borde räknas som permanent verksamhet.

Hur kommer boende, barn, skolelever, yrkesarbetande i området, kollektivtrafikanter, besökare till Grimstaskogen och omgivande grönpområden, sportfält med Grimsta IP, Hässelby slott med musikverksamhet mm påverkas under denna mycket omfattande och långvariga byggverksamhet?

Vi anser att det är ett oefftergivligt krav att en hälsomässig utredning av de fysiska och mentala konsekvenserna för boende och i övrigt berörda skall genomföras före beslut om fastställande av detaljplaner.

Beträffande fornminnen nämner länsstyrelsen att i planområdets nordöstra del ligger Vinsta bytomt (fomlämning Spånga 326:1). Intill den enda bevarade byggnaden ligger ett fornlämning bestående av ett gravfält.

ARG saknar redogörelse för vad som kommer att hända med gravfältet vid nämnd byggnad, det sk Soldattorpet. ARG vill också framföra att tidigare hotades ett fornminne ovanför tunnelmynningen vid Vinsta södra. Har Trafikverket ändrat placeringen på det utluftstorn som späder ut luften vid denna mynning?

### **ARGs sammanfattning Vinstamotet:**

Länsstyrelsens avslagsbeslutsskrivelse påtalar endast några av de problem och negativa effekter som kan förväntas av Förbifart Stockholm på detaljplaneområdet med omgivningar.

Länsstyrelsen tar i sitt avslagsbeslut upp att enligt 2 kap. 3 § första stycket ÄPBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet samt möjligheterna att förebygga buller och luftföroreningar. ARG kan inte finna annat än att Förbifart Stockholm genom trafikplaster tunnelmynningar, ventilationstorn/frånluftstorn även i Vinsta/Vällingby lokaliseras till mark som icke är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet samt möjligheterna att förebygga buller och luftföroreningar.

Utan Förbifart Stockholm skulle buller och luftkvalitet kunna förbättras genom minskad trafik jämfört med i dag genom satsningar på regional och lokal kollektivtrafik, cykelbanor mm. Utan Förbifart Stockholm och med de skyddsåtgärder som nu planeras för att motverka Förbifart Stockholms negativa effekter skulle området kunna ges en än bättre situation än dagens redan bullerstörda. I denna skrivelse kommenterar ARG i första hand länsstyrelsens avslagsbeslut.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN  
Vinstamotet och Bergslagsplan sid 56-58, Räcksta träsk och dagvatten sid 30, Trafikmängder sid 30-31, Spol- och släckvatten, dag- och dränvatten sid 31-32, Omledningsvägnät sid 33, Säkerhet/risker i tunnlar sid 34-36, Störningar under byggtiden sid 36, Luftföroreningar i tunneln (och vid tunnelmynningar) sid 36-37, Påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten sid 37.

Vi hänvisar även till: 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN  
Lunda trafikplats sid 11-12, Natur, Kultur- och Boendemiljö sid 12- 13 och Boendemiljöer skyddas mot störningar sid 14-17, Vinsta sid 18-19, Luftkvalitet sid 24-29, Säkerhetsarbetet sid 34-44.

## Dp Tunnel Kälvesta

Länsstyrelsen kommenterar att ett tilluftstorn, 10 m högt, ett frånluftstorn, 20 m högt, en elstation, 440 kvm stor och 6 meter högt, friskluftsschakt till ELDU med byggnad och ett frånluftstorn kommer att uppföras inom detaljplanen. Givetvis kommer dessa byggnationer påverka områdets karaktär utseendemässigt och kunna ge ökat buller och försämrad luftkvalitet.

ARG har påtalat att på grund av att Trafikverket efter regeringens tillåtlighetsbeslut strukit trafikplats Lunda ur planeringen av färdig väg kommer området att drabbas av en mycket omfattande trafik av tunga transporter i ytläge på Bergslagsvägen norr orsakande buller, skakningar och avgasutsläpp.

En av de många speditörsfirmorna vid Lunda har uppskattat att deras transporter längs Bergslagsvägen norr till och från tpl Vinsta södra blir ca 1 000 per dygn när Förbifarten står klar. Eftersom Lunda inte kommer att få någon avfart hänvisas all denna godstrafik till närmaste södergående anslutning dvs. tpl Vinsta södra.

ARG har även påtalat störningar under byggnadsfasen såsom stomljud och vibrationer från tunnelbyggnationen. Området kommer också att utsättas för olika former av störningar från byggverksamheten vid Trafikplats Vinsta under 8-10 år och även från arbetstunnel vid Lunda. Under byggperioden kommer tusentals lastbilstransporter med material, spräng- och drivmedel och schaktmassor passera genom området på Bergslagsvägen. Omfattningen är beroende av vilka transportvägar som väljs.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN  
Störningar under byggtiden s. 36, Tunnel Kälvesta s. 58-59, Tunnel Kälvesta/Tunnel Lunda s. 59-60.  
Vi hänvisar även till: 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN  
Lunda trafikplats s. 11-12.

## Dp Tunnel Lunda i stadsdelarna Kälvesta och Lunda

Länsstyrelsen påtalar att ett friskluftsintag kommer att uppföras inom området och att under byggfasen kommer en arbetstunnel uppföras på nuvarande naturmark.

ARG hävdar att buller och stomljud från byggnationen av arbetstunnel och huvudtunnlar kommer att innebära svåra störningar. Själva byggverksamheten vid arbetstunneln kommer medföra kraftiga störningar och olycksrisker i området. Avståndet från Vinsta och Hjulstamotet är inte så stort varför störningar även från byggverksamheten inom dessa detaljplansområden kan befaras. Under byggperioden kommer tusentals lastbilstransporter med material, spräng- och drivmedel och schaktmassor passera genom området på Bergslagsvägen. Omfattningen är beroende av vilka transportvägar som väljs.

ARG har påtalat att på grund av att Trafikverket efter regeringens tillåtlighetsbeslut strukit trafikplats Lunda ur planeringen av färdig väg kommer området att drabbas av en mycket omfattande trafik av tunga transporter i ytläge på Bergslagsvägen norr orsakande buller, skakningar och avgasutsläpp.

En av de många speditörsfirmorna vid Lunda har uppskattat att deras transporter längs Bergslagsvägen norr till och från tpl Vinsta södra blir ca 1 000 per dygn när Förbifarten står klar. Eftersom Lunda inte kommer att få någon avfart hänvisas all godstrafik till närmaste södergående anslutning dvs. tpl Vinsta södra.

Vid färdig väg befarar vi också att åtminstone delar av detta detaljplansområde kommer att få ökat buller och försämrad luftkvalitet på grund av trafik på Förbifart Stockholm i ytläge på bro över Spångaån och över E18 vid Hjulstamotet. Frånluftstorn och avgaser från tunnelmynning söder om Spångaån bidrar också till försämring av områdets luftkvalitet.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN  
Störningar under byggtiden s.36, Tunnel Kälvesta s. 58-59, Tunnel Kälvesta/  
Tunnel Lunda s. 59-60.  
Vi hänvisar även till: 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN  
Lunda trafikplats s. 11-12.

## Dp Hjulstamotet

Länsstyrelsens avslagsbeslutsskrivelse talar för sig. Den är i sig själv en lång beskrivning av negativa effekter av Förbifart Stockholm på detaljplaneområdet med omgivningar.

Länsstyrelsen tar i sitt avslagsbeslut upp att enligt 2 kap. 3 § första stycket ÄPBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet samt möjligheterna att förebygga buller och luftföroreningar.

ARG kan inte finna annat än att Förbifart Stockholm lokaliseras till mark som icke är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet samt möjligheterna att förebygga buller och luftföroreningar.

Utan Förbifart Stockholm skulle buller och luftkvalitet kunna förbättras genom minskad trafik jämfört med i dag genom satsningar på regional och lokal kollektivtrafik, cykelbanor mm. Utan Förbifart Stockholm men med de skyddsåtgärder som nu planeras för att motverka Förbifart Stockholms negativa effekter skulle området kunna ges en än bättre situation än dagens.

På sidan 23 skriver länsstyrelsen i avslagsbeslut överklagande Hjulstamotet:

*”Risk för olyckor, hälsa och säkerhet*

*Miljökonsekvensbeskrivningen i ärendet tar upp frågor om säkerhet och olycksrisker. Det aktuella planområdet rör trafiklösningar ovan mark. Förbifarten är planerad för att kunna användas som led för farligt gods, det måste dock godkännas i annan ordning. I planbeskrivningen anges bl.a. att individriskavståndet uppgår till 70 m kring Förbifart Stockholm vid Hjulsta. Inom denna zon finns ingen befintlig bebyggelse som kräver skyddsåtgärder. Ett 70 meter brett skyddsområde längs vägen, markerat SKYDD har därför lagts in på plankartan. Av denna skyddszon ligger 30 meter inom vägområdet för Förbifart Stockholm. I skyddsområdena bör personer inte i onödan vistas och därför ska parkanläggningar eller dylikt som inbjuder till stadigvarande vistelse inte anordnas där. Akallalänken är i dagsläget utpekad primärled för farligt gods. Farligt gods kommer troligen i framtiden i huvudsak att fraktas på Förbifart Stockholm.*

*Detalj planen får, enligt Länsstyrelsens bedömning, anses genomförbar med avseende på risken för olyckor och människors hälsa och säkerhet.”*

Även om länsstyrelsen talar om en skyddszon på 70 meter där man skall ”förhindra” att människor befinner sig hävdar vi att bränder och explosioner på Förbifart Stockholm skulle medföra hälsorisker för ett betydligt större område som inbegriper nuvarande bebyggelse beroende på rökgaser, gaser från utsläpp av allehanda skadliga kemiska ämnen, tryckvågor mm. Vi vill även påpeka att Trafikverket bedömer att olycksrisken ökar när fordon lämnar en tunnel och kommer ut på en bro/ytläge. Det finns ökade risker beroende av väderförhållanden, halka, ändrade ljusförhållande såsom bländning av sol mm.

Akallalänken kommer även med Förbifart Stockholm utgöra en barriär även om trafikmängden på denna skulle minska något jämfört med idag. Den nu föreslagna dragningen ökar bullret inom Igelbäckens naturreservat. En sexfilig motorväg i ytläge på delar av Järvafältet kommer att betydligt mer än nuvarande vägnät skada naturupplevelser och rekreativsmöjligheter.

Utan Förbifart Stockholm skulle situationen för Järvafältets natur-, kultur- och boendemiljöer kunna förbättras kraftfullt genom att möjligheter och resurser frigörs för att kunna gräva ner delar av nuvarande vägnät i såväl väst/östlig riktning som i nord/sydlig.

Vi avger här också en speciell kommentar gällande Spånga/Bällstaån:

Under rubriken "Prövning i sak" i överklagandebeslut Hjulstamotet, sid 18 står:

*"Genom detaljplaneområdets södra del rinner Spångaån/Bällstaån. Spångaån ska enligt EU:s vattendirektiv uppnå en god ekologisk status till 2021. Åns nuvarande ekologiska status är "dålig" medan den kemiska statusen "god". Åns vattenkvalitet får inte försämrats utan åtgärder måste i stället vidtas för att förbättra kvaliteten."*

och under "Dagvattenhantering och vattenkvalitet" på sidan 22 står:

*"Av planhandlingarna framgår att tre dagvattenanläggningar planeras, varav en mindre damm söder om Spångaån/Bällstaån, en större damm på åns norra sida samt en tredje dagvattenanläggning med haveriskydd sydväst om tunnelmynningen vid Hästa klack. Dagvattnet leds efter rening till Spångaån/Bällstaån. Beräknade föroreningskoncentrationer i dagvatten för kväve, bly, kadmium och olja kommer att överskrida föreslagna riktvärden för mindre recipient."*

ARG hävdar att Förbifart Stockholm leder till att Spångaåns kvalitet försämrats. De 120 000 fordon per dygn som beräknas passera på bro över ån ger jämfört med dagsläget en kraftig ökning av utsläpp. Till detta kommer luftföroreningar från tunnelmynningen norr om ån plus ventilationstorn i Lunda. Detta nämns inte av Länsstyrelsen. Länsstyrelsen tar endast upp försämringar på grund av dagvatten-tillförsel. Även själva byggnationen äventyrar åns tillstånd.

Utan Förbifart Stockholm finns möjligheter att i stället förbättra tillståndet i ån.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN  
Störningar under byggtiden sid 36, Grönområden Naturreservat sid 37-39.  
Konsekvenser för barn (och vuxna) sid 39-42, Hjulstamotet, Tunnel Hästa och Hanstamotet, sid 60-63.

Vi hänvisar även till: 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN  
Natur-, Kultur- o Boendemiljö sid 12-17 och Hjulsta sid 19-20.



## Dp Tunnel Hästa

Förbifart Stockholm kommer här gå i betongtunnel med tak ca 20 meter under markytan. Marken ovanför betongtunneln ska anpassas till befintlig natur så långt möjligt. Akallalänken kommer närmare Hästa gård som är ett av världens största tätortsnära ekologiska lantbruk. Gården är på 260 hektar och ligger i Igelbäckens natur- och kulturresevat som genom Akallalänkens förflyttning kommer att bli ännu mer påverkat. I Igelbäcken finns den skyddsvärda gröningen.

Akallalänkens nya läge medför att en ny miljökonsekvensbeskrivning måste tas fram. Detta är ännu inte klart.

ARG hävdar att betongtunnlarna och inte minst själva byggnationen av dessa kommer att ändra områdets karaktär och minska dess natur- och kulturvärden. Förbifart Stockholm äventyrar även vattenkvalitet i Igelbäcken och därigenom gröningens framtid. Trafikverket säger att dom kan komma att behöva tillföra vatten till Igelbäcken. Denna åtgärd kan vara tveksam med tanke på vattenkvalitet .

Vi hänvisar till:

2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN

Störningar under byggtiden sid 36, Grönområden Naturresevat sid 37-39.

Konsekvenser för barn (och vuxna) sid 39-42 och Hjulstamotet, Tunnel Hästa, Hanstamotet, sid 60-63.

2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN

Natur-, Kultur- o Boendemiljö, sid 12-17.

## Dp Hanstamotet

Av länsstyrelsens avslagsbeslut överklagande Dp Hanstamotet framgår bland annat följande:

*”En stor del av planområdet ligger inom Hansta naturreservat.”*

*”Förfarten kommer att gå i ett öppet tråg inom planområdet.”*

*”Hanstareservatet är inrättat för att för framtiden vårda och bibehålla ett natur- och kulturlandskap och friluftsområde, som bl.a. innehåller ett av länets mest mångformiga ädellövskogsområden. Landskapet har anor från bronsåldern och ett stort antal fornlämningar. Hansta är ett populärt friluftsområde och fungerar som spridningsväg mellan Stockholm och kranskommunernas grönområden.*

*Delar av naturreservatet utgörs av ett Natura 2000-område och består av en ek-hassellund. Natura 2000-området ligger ca 500 meter från plan-området. Genom planområdet går Stordiket som delvis avvattnas mot Djupanbäcken och vidare mot Igelbäcken. Planområdet ligger inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Edsviken som har dålig ekologisk och kemisk status och för vilken ett åtgärdsprogram ska upprättas och genomföras.”*

*”För närvarande passerar ca 30 000 fordon/vardagsmedeldygn på Akallalänken/Hanstavägen. Vid sträckan förbi Hansta beräknas Förfart Stockholm inklusive ramper få ca 130 000 fordon/dygn. På Hanstavägen, som kommer att utgöra den lokala anslutningen till förfarten, beräknas 35 000 fordon/dygn passera.”*

*”Trots att vägen kommer att ligga i nedsänkt läge kommer trafikbullernivåerna att öka vid delar av bostadsbebyggelsen i nordvästra Akalla. I sydvästra Akalla, där förfarten kommer att ligga i tunnel, sänks bullernivåerna med några decibel. I nuläget har 93 procent av fasaderna på närliggande bostadshus 55 dB (A) ekvivalent ljudnivå eller lägre. Med förfarten får 84 procent av fasaderna 55 dB(A) eller lägre. Det innebär högre bullernivåer vid ca 10 procent av områdets bostadsfasader.”*

*”Förfartens ytläge mellan Akalla och Häggvik medför också väsentligt högre ljudnivåer i Hansta naturreservat. Till viss del skärmas bullret där förfarten går nedsänkt i tråg och där det skapas en bergskärning mot reservatet. Gränsen för 60 dB(A) går som längst 300 meter in i reservatet och gränsen för 55 dB(A) går ca 500 meter in i reservatet. Detta överskrider Naturvårdsverkets förslag till riktlinjer om 55 dB(A) som högsta ekvivalenta bullernivå för tätortsnära rekreativsområde och 40 dB(A) som högsta ekvivalenta bullernivå för friluftsområden avsatta i kommunal översiktsplanering.”*

*”Längs sträckan där förfarten går i ytläge försämras luftkvaliteten jämfört med nuläget och nollalternativet. Spridningen av partiklar och andra luftföroreningar begränsas dock delvis eftersom förfarten ligger*

*nedsänkt i ett tråg. Tråget förhindrar delvis att luftföroreningarna sprids till bostäderna i Akalla men luften blir ändå något sämre än i nollalternativet. Länsstyrelsen konstaterar att luftkvaliteten inom planområdet försämras och att miljökvalitetsnormen för PM10 överskrids. Det sker dock inom område där ingen stadigvarande vistas. För bostadsområdet som ligger nära förbifarten ökar luftföroreninghalten endast marginellt och miljökvalitetsnormerna överskrids inte.”*

*”Dammarna med vattensalamander längs Djupanbäcken och Stordiket är troligen grundvattenberoende men bedöms inte påverkas av en eventuell grundvattensänkning.”*

*”Den ökade vägbredden utgör dock en tydligare barriär med försämrad ekologisk spridningsfunktion.”*

*”I Hansta naturreservat finns ett område som består av en ek-hassellund med lång kontinuitet vilket utpekats som Natura-2000 område som näringsrik ek- eller ek-avenbokskog. Natura 2000-området ligger drygt en halv kilometer väster om trafikplats Hansta, på andra sidan en redan befintlig motorbana. I närområdet finns bl.a. större vattensalamander som skyddas av art- och habitatdirektivet och artskyddsförordningen (2007:845). Under genomförandet förväntas påverkan på ett större område kring den blivande förbifarten och visst vatten ska även ledas om.”*

*”Utbyggnaden av förbifarten tar även mark i anspråk som ligger i Hansta naturreservat. Området består av barrskog som fungerar som en buffert mellan Akalla och de inre delarna av reservatet. Intrånget tar bort stora delar av de landskapsvärden som finns i denna del av reservatet och skjuter delvis buffertzonen in i reservatet. Det område som tas i anspråk ligger dock i reservatets utkant i direkt anslutning till befintlig bebyggelse, varför påverkan på reservatet som helhet bedöms som liten.”*

**ARGs kommentar:** Länsstyrelsen bekräftar i sitt avslagsbeslut en rad störningar och risker som ARG tidigare framfört.

Av avslagsbeslutet framgår bland annat att såväl boendemiljöer som Hansta naturreservat kommer att utsätta för ökade problem med buller och luftföroreningar. Förbifart Stockholm medför 3-4 gånger ökad trafik i området.

Ett problem som länsstyrelsen inte nämner är att norrgående trafik inte kan svänga söderut mot Solna och Stockholm vid Häggvik vilket ökar risken för ”smittrafik” kring Hanstamotet.

Hansta naturreservat kommer att minskas i sin östra del, avverkning av skog, vilket minskar buffertzonen mot Natura 2000-området. Vägens bredd innebär en barriär med minskad ekologisk spridningsfunktion.

Vägutbyggnaden kan på olika sätt påverka Djupanbäcken och Stordiket med dammar med vattensalamander negativt. Natura 2000-området kan påverkas av ökat

kvävededfall och partiklar. Vi anser att ny bedömning krävs på grund av de senaste årens krafiga ökning av dieslbilar.

Problemen med att förbättra vattenkvaliteten i Edsviken tycks inte vara färdigplanerad med avseende på dagvatten från Förbifart Stockholm.

I proposition 1994/953230 Kommunal översiktsplanering enligt plan- och bygglagen, m.m., sidan 35, uttalas bl.a. att för de boende i tätorterna är tillgången till naturområden av särskilt stor betydelse. Vidare anges i 3 kap. 6 § miljöbalken att mark- och vattenområden samt fysisk miljö i övrigt som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras naturvärden eller kulturvärden eller med hänsyn till friluftslivet skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter skall särskilt beaktas.

ARG hävdar att hänsyn och skydd av grönområden inte beaktats på ett adekvat sätt inom denna detaljplan.

Länsstyrelsen tar i sitt avslagsbeslut upp att enligt 2 kap. 3 § första stycket ÄPBL ska bebyggelse lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet samt möjligheterna att förebygga buller och luftföroreningar.

ARG kan inte finna annat än att Förbifart Stockholm genom trafikplats, väg i ytläge genom tråg, kraftigt ökad vägtrafik, ökat buller och försämrad luftkvalitet i bostadsområden och naturmiljöer, inkräktande på mark inom naturreservat, minskande av buffertzonen till Natura 2000-område som dessutom äventyras av ökat kvävededfall och grundvattenpåverkan lokaliseras till mark som icke är lämpad för ändamålet med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och säkerhet samt möjligheterna att förebygga buller och luftföroreningar.

Länsstyrelsen försvarar gång på gång Förbifart Stockholms negativa effekter med uttalanden som denna och liknande:

*"Att viss naturmark tas i anspråk är ofrånkomligt. Det allmänna intresset av att ta mark i anspråk för väg får i detta fall anses väga tungt."*

Vi anser inte att detta är acceptabelt. Det finns alternativ till Förbifart Stockholm som skulle medföra förbättrad miljö och minskad hälsopåverkan i hela regionen och i detta område. Utan Förbifart Stockholm finns möjligheter att kraftigt förbättra områdets kvaliteter för såväl boende som naturreservat. Genom ökad satsning på kollektivtrafik, cykelbanor i regionen och i närområdet skulle trafiken kunna minskas. Nuvarande Akallälänken skulle kunna grävas ner.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN - Störningar under byggtiden sid 36, Grönområden Naturreservat sid 37-39. Konsekvenser för barn (och vuxna) sid 39-42, Hjulstamotet, Tunnel Hästa, Hanstamotet sid 60-63.

Vi hänvisar även till: 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN Natur-, Kultur- o Boendemiljö sid 12-17, Akalla, Hansta till Häggvik sid 20-21, Särskilt om Natura 2000 sid 5 och Samråd Natura 2000, Hansta sid 53-55.

## Dp Tunnel Sätra i stadsdelarna Sätra och Skärholmen

Vi har i vår tidigare insända överklagandeskrivelse till länsstyrelsen påtalat att Sätreskogens naturreservat utsätts för orimliga störningar under större delen av byggnadsfasen för Förbifart Stockholm som beräknas till 8-10 år. En arbetstunnel kommer att blockera väsentliga delar av strandnära områden med promenadväg. Sprängningar av tunneln, bortforsling av miljontals ton berg- och schaktmassor, fyllning av pråmar, lastbilstransporter och byggverksamhet kommer att ge svåra bullerstörningar som kommer att göra större delen av reservatet oattraktivt under byggnadsperioden.

Störningarna kommer på ett dramatiskt sätt påverka såväl djurlivet som människors rekreativmöjligheter i området. Färje- och pråmtransporter kommer högst negativt påverka bad- och båtliv. Även ön Kungshatt kommer att påverkas av svåra störningar. Länsstyrelsen kommenterar allt detta i endast två meningar:

”De närliggande bostadsområdena kommer främst att drabbas av störningar under byggtiden. Vidare kommer byggtiden även ge störningar för rekreation och friluftsliv.”

Efter färdigställandet av Förbifart Stockholm kommer återställandet av reservatet och dess värden bli mycket svårt. Hur stora sår som kommer att kvarstå är svårt för oss att bedöma. Länsstyrelsen tar inte upp denna problematik när det gäller arbetstunnel och arbetshamn. Länsstyrelsen nämner de två friskluftsschakt till ELDU, eldrifts-utrymme, och till dessa schakt hörande 4 meter höga byggnader i ytläge samt transportvägar. Länsstyrelsen nämner också anläggning för brandgasventilation. Givetvis kommer friskluftsschakten med byggnader och transportvägar påverka området negativt utseendemässigt och även ge upphov till visst buller i driftsfasen. Anläggningen för brandgasventilation innebär förutom synintryck ett orosmoment med tanke på säkerhet och hälsa. Vilka blir konsekvenserna vid en olycka, brand, explosion med farligt gods mm i tunnarna med tanke på utsläpp av brandgaser och andra gaser i reservatet? Dessutom kan arbetstunneln komma att användas som service och nödutgång och därigenom även under driftsfasen utgöra ett störningsmoment och ovälkommet landmärke.

Stor påverkan på grundvattnet förväntas i området vid såväl byggnation som färdig led under såväl reservatet som närliggande bostadsområden, bland annat radhusområde. Det handlar om sex tunnelrör, två för bussramper. Trafikverket bedömer dessutom att säker tätning, vattentät betong, är för dyrbart. Risken är uppenbar för sättningar i hus och påverkan på reservatets vegetation, inte minst på bergknallar. Även med adekvat tätning föreligger betydande risker för omfattande skadeeffekter.

Förbifart Stockholm försenar även det angelägna kollektivtrafikprojektet Spårväg Syd.

Vi hänvisar till: 2013\_09\_ARG\_overklagande\_DETALJPLAN Störningar under byggtiden sid 36, Grönområden Naturreservat sid 37-39, Tunnel Sätra sid 63-65.

Vi hänvisar även till: 2014\_01\_ARG\_overklagande\_ARBETSPLAN Värdefulla natur- och kulturmiljöer samt friluftsområden ska bevaras, sid 13-14.