

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

**Mark- och miljödomstolens beteckning: mål P 2744-14
Överklagande från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
avseende Länsstyrelsens beslut 2014-03-21, Beteckning 4031-
23158-13, angående detaljplan för Förbifart Stockholm Tunnel
Lunda/Hjulsta i stadsdelen Lunda i Stockholm**

ARG har i skrivelse daterad 26 april överklagat rubricerade beslut. Föreningen yrkar att Mark- och miljödomstolen upphäver detaljplanen.

Muntlig förhandling och syn

ARG har i skrivelsen daterad 26 april även anhållit om muntlig förhandling och syn inom detta detaljplaneområde. ARG anser att syn bör genomföras vid planerade betongtunnlar och mot tunnelmynning i riktning mot Hjulstamotet samt vid gränsen till Vålberga. Avsikten är att ge en större förståelse för de negativa förändringar som Förbifart Stockholm skulle medföra.

I separat skrivelse, också den daterad 26 april, har vi anhållit om muntlig förhandling och syn även för övriga detaljplaner för Förbifart Stockholm. ARG anser att syn skall anordnas i Grimstaskogen och platsen för Vinstamotet. Syn bör även genomföras i övriga naturreservat längs den planerade ledens sträckning, dvs Sätmaskogens- och Hansta naturreservat med Natura 2000-området Hansta samt Igelbäckens kulturreservat. Syn bör även genomföras vid Hjulstamotet och Hanstamotet.

Muntlig förhandling motiveras bland annat av att nya fakta, som inte var kända när beslut om detaljplanerna fattades, ständigt tillkommer. Det gäller tidigare optimistiska antaganden om bilflottans tekniska utveckling och dess drivmedelsförbrukning som inte infrias, nya alarmerande forskningsrapporter om hälsorisker med luftföroreningar och buller mm. Det senaste exemplet är att SVT den 4 juni avslöjade att Trafikverkets prognosmodell för trafikflöden kraftigt överskattar vägtrafiken och därigenom behovet av motorvägar som Förbifart Stockholm. Vi kommenterar detta vidare på sidan 8 i nu föreliggande skrivelse.

Genom nu föreliggande skrivelse har vi med hänvisningar till bilagor sammanställt vårt överklagande avseende detaljplanen Tunnel Lunda Hjulsta

I nu föreliggande skrivelse återfinns ARGs kommentarer till Länsstyrelsens avslagsbeslut Tunnel Lunda Hjulsta, dels de generella som gäller samtliga detaljplaner för Förbifart Stockholm, dels de som är specifika för detaljplanen Tunnel Lunda Hjulsta.

Vi anser att regeringens villkor i tillåtlighetsbeslutet från 2009 avseende Förbifart Stockholm och Länsstyrelsens villkor angående arbetsplanen från 2012 har bäring även på detaljplanerna. Vi går ingående igenom dessa villkor i vår kompletterande överklagandeskrivelse angående arbetsplanen, insänd till regeringen januari 2014.

Vi hänvisar i nu föreliggande skrivelse på en rad punkter till denna skrivelse eftersom vi anser att bristande uppfyllelse av villkoren stärker vårt yrkande till Mark- och miljödomstolen om att upphäva detaljplanerna för Förbifart Stockholm, i nu föreliggande skrivelse detaljplanen avseende Tunnel Lunda Hjulsta.

För att få en helhetsbild av ARGs överklagande av detaljplanerna, bland annat Tunnel Lunda Hjulsta, är det nödvändigt att ta del av vår överklagandeskrivelse till Länsstyrelsen från september 2013 angående samtliga detaljplaner, bland annat detaljplanen Tunnel Lunda Hjulsta.

Vi hänvisar i sin helhet till ovan nämnda skrivelser och bifogar dessa. Se bilagelista.

Hässelby den 8 juni 2014
Vänliga hälsningar



Stig Sjöstedt, ordförande
Mobilnummer: 070 - 97 670 46

Korrespondens:
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
c/o Anne Lundequist, Abiskovägen 14, 162 68 Vällingby
mailadress: grimstaskogen@yahoo.se

Bilagor som refereras till i texten:

A1: 2013_09_ARG_överklagande_DETALJPLAN.pdf
innehållande vår överklagandeskrivelse till Länsstyrelsen från september 2013

B1: 2014_01_ARG_överklagande_ARBETSPLAN.pdf
innehållande vår överklagandeskrivelse fastställelse arbetsplan som vi i januari 2014 översände till Regeringen, Näringsdepartementet. Denna skrivelse har bäring även på detaljplanerna eftersom vi i denna kommenterar konsekvenserna av Förbifart Stockholm med utgångspunkt från Regeringens villkor i samband med tillåtighetsbeslutet 2009.

C1: Dnr_2010_05924_31_Gron_Promenadsrad_samrad_ARG.pdf

C2: Dnr_2010_05924_31_Gron_Promenadsrad_samrad_2_ARG.pdf
Ovanstående två dokument innehåller ARGs samrådsskrivelser avseende "Den gröna promenadstaden", en del av Stockholms stads översiktsplan.

Innehållsförteckning

| | |
|--|--------|
| Övergripande överklagandegrunder ; samtliga detaljplaner | sid 4 |
| Trafikverkets prognosmodell för trafikflöden har gett felaktigt beslutsunderlag för utbyggnad av Förbifart Stockholm Uppdagat av SVT 4 juni 2014 | sid 8 |
| ARGs kommentarer till Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande detaljplan Tunnel Lunda Hjulsta Generella aspekter | |
| Alternativ, samhällsekonomi, finansiering | sid 9 |
| Kollektivtrafik | sid 12 |
| Klimat och energiförbrukning | sid 13 |
| Regeringens villkor | sid 16 |
| Översiktsplanen | sid 16 |
| Vattenfrågor | sid 19 |
| Miljökvalitetsnormer och tunnelluft | sid 21 |
| Risk för olyckor, hälsa och säkerhet | sid 24 |
| Länsstyrelsens sammanfattning avslagsbeslut | sid 26 |
| Kompletterande kommentarer generella aspekter Framförda i ARGs skrivelse daterad 26 april 2014 | sid 27 |
| Kompletterande kommentarer generella aspekter Framförda i ARGs skrivelse daterad 19 maj 2014 | sid 30 |
| ARGs kommentarer till Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande detaljplan Tunnel Lunda Hjulsta Specifika aspekter detaljplan Tunnel Lunda Hjulsta Framförda i ARGs skrivelse daterad 26 april 2014 | sid 36 |

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_överklagande_ARBETSPLAN

I inledningen, sid 3-6 återfinns en juridisk bedömning med avseende på projektets MKB, inverkan på miljö kvalitetsnormer 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 tillåtighetsbeslut 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
- * miljö kvalitetsmål
- * 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 byggperiod påverkar också områden utanför nu behandlade detaljplaner vilket bör uppmärksammas. Ett sådant exempel som berör den i nu föreliggande skrivelse överklagade detaljplanen är radhusområdet Vålberga som ligger direkt utanför, granne med detaljplaneområdet för Tunnel Lunda Hjulsta. Radhusområdet påverkas av kraftiga störningar under såväl bygg- som driftsfas, försämrade luftkvalitet och ökat buller.

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. anfört, 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, miljökvalitetsnormer, 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.

Trafikverkets prognosmodell för trafikflöden har gett felaktigt beslutsunderlag för utbyggnad av Förbifart Stockholm

Vägverket/Trafikverket har i utredningsarbetet avseende Nordsydliga förbindelser i Stockholmsregionen prognosticerat med en nästan lika kraftig biltrafikökning i regionen oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte. Naturvårdsverket mfl har ifrågasatt de jämförelser som gjorts mot ett nollalternativ utan Förbifart Stockholm. Vägverket/Trafikverket har till exempel inte räknat med de strukturerande effekterna av Förbifart Stockholm.

Till 2035 räknar Trafikverket med att biltrafiken i regionen skall öka med ca 69% och i innerstaden med ca 33% om Förbifart Stockholm byggs. Detta är en förutsättning för de tidsvinster för biltrafikanter som inräknas i den samhällsekonomiska kalkylen. Dessa tidsvinster är den helt dominerande samhällsekonomiska nyttan med Förbifart Stockholm. Utan dessa leder Förbifart Stockholm till en gigantisk samhällsekonomisk förlust. Om vägtullspassagerna från/till innerstaden inte ökar med ca 0,5% per år faller finansieringskalkylen för Förbifart Stockholm.

Från många håll har framförts att Vägverket/Trafikverket i sin prognosmodell inte på ett adekvat sätt tar hänsyn till framtida drivmedelspriser, framtida tillgång avseende drivmedel, ekonomisk utveckling, hänsyn till klimatmål, miljö- och hälsomedvetenhet, ungdomars minskade intresse för bilen som färdmedel mm. Många sakkuniga talar om peak-oil. Peak-car är redan ett faktum i västvärlden. Sedan 2007, efter att trängselskatten infördes, är biltrafiken över regioncentrumsnittet oförändrad och har minskat över city-, innerstads- och Saltsjö-Mälarsnittet. Saltsjö-Mälarsnittet är nu nere på samma nivå som 1991. Trafikkontoret konstaterar i rapport från maj 2014:

”2013 var antalet passager över regioncentrumsnittet högre än 2012, men lägre än 2011. Det förstärker bilden av att Stockholm kan växa utan att biltrafiken nödvändigtvis också gör det.”

<http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1758343>

SVT har uppdagat och 4 juni 2014 redovisat i ABC, Rapport och Aktuellt att Trafikverkets underlag för planering av infrastrukturprojekt bygger på en icke tillförlitlig prognosmodell för trafikflöden.

Länk till ABC: <http://www.svtplay.se/video/2098302/abc/4-6-19-15>

SVTs redovisning bygger på ett pm från december 2013, ”Översyn av överensstämmelse mellan uppmätta flöden och modellerat nuläge”, framtagen av Trafikanalysstöd. I detta konstateras:

”Jämförelsen indikerar att de modellberäknade flödena generellt är högre än de uppmätta flödena i på de avsnitt som studerats i denna jämförelse.”

http://www.trafikverket.se/PageFiles/154540/pm_oversyn_nulagesmodell_jmf_rakningar_20131218.pdf

Jämförelserna gjordes för vägar norr, söder och väster om Stockholm varför beslutsunderlaget avseende Förbifart Stockholm definitivt kan ifrågasättas. Informerades riksdagen om detta inför vårens bedömning av den nationella infrastrukturplanen?

Nedan ger vi en länk även till nätverket "Betänksamma trafikplanerare" mycket läsvärda inlägg om trafikprognoserna: "Oklart om beslutsskäl för Förbifart Stockholm" <http://betanksamma.wordpress.com/2014/>

ARGs kommentarer till Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande detaljplan Tunnel Lunda Hjulsta Generella aspekter

Alternativ, samhällsekonomi, finansiering

På sidan 14 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Lunda Hjulsta står:

"Detaljplanens syfte är att skapa en bygggrätt 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 om effektbedömning 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 14 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Lunda Hjulsta 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 16-17 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Lunda Hjulsta 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 16-17 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 prövas 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 prövas.

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 17 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Lunda Hjulsta 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 tvärt emot 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 17-18 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Lunda Hjulsta 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 bilinnehav 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 trafik-

sektorns 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 nytillverkade 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 15 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Lunda Hjulsta 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 åberopar, hänvisar till och bilägger därför denna skrivelse.

Översiktsplanen

Under rubriken ”Avvikelse från översiktsplanen” står på sid 16 i Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande Tunnel Lunda Hjulsta:

”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. följande 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 Mälarbanan 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 nedan till ”Remissvar från ARG, Arbetsgruppen Rädda 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 klimatmässigt 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. Stockholmsmarnas möjligheter och incitament att välja miljö- och klimatmässigt 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 Lunda Hjulsta, sid 13:

"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 18 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 21 står:

”Hantering av vattenfrågor samt Vattenkvalitet
Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för vattenförekomsten Bällstaån/Spångaån vars nuvarande ekologiska status är dålig och kemiska ytvattenstatus är god. Tunnelavloppsvattnet planeras dock att pumpas till Sättra som ligger inom vattenskyddsområdet Östra Mälaren och avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren. För vattenskyddsområdet ska fastställda skyddsföreskrifter följas. För att detaljplanen inte ska påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna För vatten i Mälaren-Stockholm krävs att den planerade va-station i Sättra utformas så att miljökvalitetsnormerna kan innehållas alternativt att vattnet leds till Saltsjön. Dränvattnet avleds lokalt till ledning eller recipient efter godkännande av Stockholms vatten. Såvitt Länsstyrelsen kan bedöma i detta skede bör det således finnas möjlighet att omhänderta vatten från tunneln på ett sådant sätt att Mälarens vattenkvalitet inte påverkas.”

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 prämtransporter 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_overklagande_DETALJPLAN
 sid 31-32 Spol- och släckvatten, dag- och dränvatten
 sid 25-30 Vattenskyddsområde, miljökvalitetsnormer 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_overklagande_ARBETSPLAN
 sid 30-34 Grund- och ytvatten

Miljö kvalitetsnormer och tunnelluft

I länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagan Tunnel Lunda Hjulsta står på sid 20 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 tillåtlighet 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_overklagande_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_overklagande_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 Lunda Hjulsta, sid 20:

"För tunnelluft finns inga fastställda miljö kvalitetsnormer."

ARG konstaterar att inte heller beträffande tunnelluft kommenterar detaljplane-materialet 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 Förbifart 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 21 i avslagsbeslut Tunnel Lunda Hjulsta kommenterar länsstyrelsen denna frågeställning genom att 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 Lunda Hjulsta:

”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 den inte medföra någon risk för människors hälsa och säkerhet som vistas i området ovan mark. I angränsande plan går förbifarten dock ovan jord. Enligt nu aktuell detaljplans utformning ska området närmast plangränsen mot den del där förbifarten går i dagen samt ovan betongtunneln läggas ut som

naturmark. Detta bör begränsa antalet personer som vistas på platsen under längre tid.”

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 vägkant 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. Beträffande Tunnel Lunda Hjulsta kan människor komma att vistas på naturmark nära betongtunnelns mynning, dvs där vägen kommer ut i ytläge. Kommer individriskavståndet vara tillräckligt i detta naturområde?

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_överklagande_DETALJPLAN
Omledningsvägnät, sid 33, Säkerhet/risker i tunnlar, sid 34-36.

Vi hänvisar också till 2014_01_ARG_överklagande_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 24 i länsstyrelsens avslagsbeslut överklagande Tunnel Lunda Hjulsta står:

”Sammanfattning

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. Vid avvägningen mellan Ayhan Korkmaz intressen och det allmänna intresset att möjliggöra Förbifart Stockholm, får Ayhan Korkmaz intresse, som anförts ovan, stå tillbaka. 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 anført 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.

Kompletterande kommentarer generella aspekter

Framförda i ARGs skrivelse daterad 26 april 2014

Felaktig handläggning avseende samråd

Samrådet för detaljplanearbetet utlystes augusti 2009 innan någon MKB fanns färdig. Staden gjorde ingen egen MKB utan hänvisade till Trafikverkets kommande MKB. Denna kunde en tid efter samrådstidens inledning erhållas via Trafikverket, dock i ett ofärdigt skick. Vi anser därför att samrådet genomfördes på felaktiga grunder och med ofullständigt bakgrundsmaterial. Under hela samrådstiden har staden mycket summariskt och inte i sak bemött många av våra och andras synpunkter. Detsamma gäller Länsstyrelsens agerande i samband med överklagande av detaljplanerna.

I tidigare överklagandeskrivelser har vi bland annat framfört:

Projektet Förbifart Stockholm bryter på en rad punkter mot miljöbalken och ÄPBL. Regionala och nationella miljömål motverkas liksom ett antal transportpolitiska mål/delmål.

Förbifart Stockholm försvårar uppfyllandet av miljö kvalitetsnormer i vatten och luft och leder till försämringar i en rad grön-, rekreations- och boendemiljöer under såväl bygg- som driftsfas. Mälaren som dricksvattentäkt äventyras.

Förbifart Stockholm medför att uppfyllandet av regionens och Sveriges klimatmål försvåras för att inte säga omöjliggörs. Planeringen, den samhällsekonomiska bedömningen och finansieringen förutsätter en trafikökning med 69% i regionen till 2035 och en ökning av trafiken in och ut från innerstaden med 33% jämfört med dagsläget i enlighet med Trafikverkets prognos 2009. För att nå Sveriges klimatmål krävs enligt Trafikverkets miljöexpertis en minskning av biltrafiken med 20 % i riket och med 25% i storstad. Det är omöjligt att samtidigt nå klimatmålen, finansiera och visa att Förbifart Stockholm är samhällsekonomiskt motiverad. Biltrafiken har inte ökat över innerstads- eller regionsnittet sedan Trafikverkets prognos genomfördes varför denna redan slagit fel med 10-15 %. Med nuvarande trend kan således trafikökning undvikas om Förbifart Stockholm inte byggs. Länsstyrelsen medger att kraftigare styrmedel krävs om Förbifart Stockholm byggs. Förbifart Stockholm kan således såväl symboliskt som mer eller mindre bokstavligt liknas med att söka släcka eld med bensin.

Finansieringen av Förbifart Stockholm via trängselskatt är mycket osäker och kommer tveklöst att falla om försök att minska biltrafiken görs för att nå klimatmålen. Till vad som anfördes i ovan nämnda skrivelser kan läggas att de beslut som nyligen tagits att trängselskatten även skall räcka till delfinansiering av tunnelbaneutbyggnad gör finansieringen av Förbifart Stockholm än mer osäker. Att trängselskattepengarna skulle räcka till både Förbifart Stockholm och tunnelbanan är osannolikt. Tunnelbaneutbyggnaden, tidigareläggning av trängselskatt på Essingeleden och höjning av avgiftsnivån för trängselskatt bör dessutom rimligen innebära att Trafikverkets prognoser för biltrafikutvecklingen bör göras om liksom den samhällsekonomiska bedömningen avseende Förbifart Stockholm.

Ett rimligt alternativ till Förbifart Stockholm byggt på kollektivtrafikutbyggnad måste utredas och jämföras med Förbifart Stockholm avseende tillgänglighet, miljö, klimatgasutsläpp, hälsa och transportpolitiska mål i övrigt för att motstående allmänna intressen skall kunna prövas.

ARG hävdar att även störningar under den mycket långa byggnadsperioden, 8-10 år, måste beaktas i samband med prövning av detaljplanerna. Konsekvenserna och störningarna under byggskedet är undervärderade och den långa byggnadsperioden inte inberäknad i bedömningarna.

Olyckshändelser, köbildning mm kommer sannolikt att betyda att omledningsvägnätet kommer att användas i stor omfattning med omfattande störningar och risker beroende på stora trafikmängder och transporter av farligt gods.

ARG har till vårt överklagande hänvisat och bifogat skrivelse i vilken vi går igenom Regeringens villkor enligt tillåtlighetsbeslutet från 2009 och Länsstyrelsens villkor avseende arbetsplan och funnit att dessa inte är uppfyllda.

ARG har också hävdad att Förbifart Stockholm visserligen ingår i översiktsplaneringen men samtidigt bryter mot huvudmålen i översiktsplanen för Stockholm-Promenadstaden avseende såväl klimatmål som ambitionen att gynna kollektivtrafikresande, gång och cykel. Vi hänvisar och bifogar därför vårt svar på remiss angående "Den gröna promenadstaden".

Några övriga generella aspekter gällande samtliga detaljplaner som vi reagerat på vid genomläsning av Länsstyrelsens avslagsbeslut överklagande detaljplan Tunnel Lunda/Hjulsta:

På sidan 17 i Länsstyrelsens avslagsbeslut dp Tunnel Lunda/Hjulsta står under rubriken "Avgränsning":

"Vad avser detaljplanerna har miljökonsekvensbeskrivningen avgränsats geografiskt, tidsmässigt (byggskede och ett tänkt driftskede under åren 2020 - 2035) samt avseende väsentliga miljöaspekter. Beträffande miljöaspekterna redovisas för alla detaljplaner regional luftkvalitet, regionalt koldioxidutsläpp, konsekvenser under byggskedet, risk och säkerhet samt konsekvenser för omledningsnätet."

Ovan nämnda redovisning är inte relevant eftersom den bygger på Trafikverkets trafikprognoser som underskattar Förbifart Stockholms biltrafikalstrande effekter. Bland annat är de strukturerande effekterna av Förbifart Stockholm inte medräknade. Vi har diskuterat detta mer utförligt i vår överklagandeskrivelse detaljplaner insänd till Länsstyrelsen i september 2013, sidorna 4-17, i avsnitten "Nollalternativet", "Klimat", "Naturvårdsverket - alternativ och klimat", "Essingeleden och Förbifart Stockholm", "Förbifart Stockholms inverkan på innerstadens trafik" och "Hälsoaspekter" och sid 19-21 "Länsplanen, nationell plan, Riksrevisionsverket".

Till ovanstående bör läggas att synen på framtida bilpark är alltför optimistisk. Trenden går mot högre andel dieselmotorer och inte mot "renare" bilar, se avsnittet "Bilparken: Nya beräkningar och bedömningar krävs" sid 19 i ovan nämnda skrivelse.

Dessutom kommenteras inte den ur hälsoperspektiv mycket viktiga frågan om mycket små partiklar som PM 2,5 (gränsvärdesnorm införs från januari 2015 enligt EU-direktiv) och sotpartiklar.

I stadens redovisning för respektive detaljplaneområde borde tydligt framgå Förbifart Stockholms lokala effekter avseende luftkvalitet inom hela detaljplaneområdet och även inom angränsande områden. Det räcker inte med att redovisa om miljökvalitetsnormerna kan hållas eller inte vid tunnelmynningar. Det är i modern forskning visat att hälsorisker uppstår långt under gällande gränsvärdesnormer för kväveoxider och partiklar. Även bullerstörningar bör redovisas på motsvarande sätt eftersom även dessa har en klart hälsopåverkande effekt. Vi finner inte att redovisningarna är adekvata och anser att de bör göras om innan ny bedömning av detaljplanerna kan göras.

En ytterligare felkälla är att det i detaljplanebeskrivningarna och i Länsstyrelsens avslagsbeslut av överklagande talas om 8 timmars ventilation av tunnarna och inte om 18 timmar, som sägs i Trafikverkets fastställelsehandling avseende arbetsplan från november 2013, för att klara miljökvalitetsnormer för kväveoxider och 24 timmar för att klara miljökvalitetsnormer för PM10 vintertid. Problematiken har uppenbarligen undervärderats. Detta påverkar givetvis även utsläppsmängderna via frånluftstorn.

Dessutom anser vi att det saknas en konsekvensanalys över hur Förbifart Stockholm påverkar möjligheterna att till 2050 uppnå ett fossilbränslefritt Stockholm och ett Sverige utan klimatutsläpp. Vår slutsats att dessa mål motverkas och troligen omöjliggörs med Förbifart Stockholm.

Länsstyrelsen skriver i sina avslagsbeslut under rubriken "Luftkvalitet":

"Enligt 5 kap. 3 § miljöbalken ska myndigheter och kommuner ansvara för att miljökvalitetsnormerna 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)."

ARG har redan i tidigare skrivelser betonat 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 miljökvalitetsnormerna och i vissa fall omöjliggör att dessa följs längs ledens sträckning. ARG vill ånyo framhålla att hälsorisker uppstår långt under gällande gränsvärdesnormer för kväveoxider och partiklar. Trafikprognoserna i arbetsplanen för Förbifart Stockholm talar om en kraftig ökning av biltrafiken i regionen jämfört med dagsläget och därigenom ökade svårigheter att följa miljökvalitetsnormerna, inte bara längs Förbifart Stockholm.

Beträffande ”Hantering av vattenfrågor samt vattenkvalitet” står på sidan 21:

”Tunnelavloppsvattnet planeras dock att pumpas till Sättra som ligger inom vattenskyddsområdet Östra Mälaren och avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren. För vattenskyddsområdet ska fastställda skyddsföreskrifter följas. För att detaljplanen inte ska påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten i Mälaren-Stockholm krävs att den planerade va-station i Sättra utformas så att miljökvalitetsnormerna kan innehållas alternativt att vattnet leds till Saltsjön.”

Vi ifrågasätter att man överhuvudtaget kan diskutera möjligheten att släppa ut orenat eller otillfredställande renat vatten i Saltsjön. Vad säger EU om detta?

Kompletterande kommentarer generella aspekter

Framförda i ARGs skrivelse daterad 19 maj 2014

Länsstyrelsens ansvar

I nu föreliggande skrivelse betonar vi att Länsstyrelsen angående detta och övriga planärenden avseende projektet Förbifart Stockholm inte uppfyller sitt ansvar att bevaka att regional planering i Stockholmsregionen bidrar till att av riksdag och regering uppsatta transportpolitiska mål kan nås. Länsstyrelsen har brustit i ansvarstagande enligt samtliga punkter i nedanstående instruktion

Enligt **Förordning (2007:825) med länsstyrelseinstruktion** har en länsstyrelse bl.a. följande uppgifter:

2 § Länsstyrelsen ska verka för att nationella mål får genomslag i länet samtidigt som hänsyn ska tas till regionala förhållanden och förutsättningar

Länsstyrelsen ska utifrån ett statligt helhetsperspektiv arbeta sektorsövergripande och inom myndighetens ansvarsområde samordna olika samhällsintressen och statliga myndigheters insatser.

3 § Länsstyrelsen har bland annat uppgifter i fråga om

5. hållbar samhällsplanering och boende,
6. energi och klimat,
7. kulturmiljö,
8. skydd mot olyckor, krisberedskap och civilt försvar,
9. naturvård, samt miljö- och hälsoskydd,
12. folkhälsa,
13. jämställdhet

5 § Länsstyrelsen ska

4. vid samråd, beslut och andra åtgärder verka för tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning,
5. integrera de mänskliga rättigheterna i sin verksamhet genom att belysa, analysera och beakta rättigheterna i den egna verksamheten, särskilt skyddet mot diskriminering,

6. verka för att det av riksdagen fastställda nationella folkhälsomålet uppnås genom att folkhälsan beaktas inom länsstyrelsernas arbete med bl.a. regional tillväxt, samhällsplanering, krishantering samt alkohol och tobak
8. samordna arbetet på regional nivå med anpassningen till ett förändrat klimat

5 a § Länsstyrelsen ska verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och ska vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling.

Länsstyrelsen ska särskilt

4. verka för att generationsmålet och miljö kvalitetsmålen får genomslag i den lokala och regionala samhällsplaneringen samt bidra till att de beaktas i det regionala tillväxtarbetet.

ARG har i tidigare skrivelser framfört att projektet Förbifart Stockholm motverkar uppfyllandet av regionala och nationella klimatmål och ett stort antal transport-politiska delmål. Projektet skadar en rad natur-, kultur- och boendemiljöer. Beträffande natur- och boendemiljöer är det i stor utsträckning områden med stor andel "svaga grupper" som drabbas värst.

Vi hänvisar i övrigt till ARGs tidigare skrivelser som Länsstyrelsen nu bör ha översänt till Mark- och miljödomstolen.

Klimat

Sedan vår skrivelse daterad 26 april insändes har vi fått starkt stöd genom en debattartikel införd i DN 10 maj. Den är undertecknad av **23 forskare/debattörer**. Dessa tillhör den yttersta eliten inom svensk forskning och debatt avseende klimatfrågor. Artikelns titel: **"Bannlys alla politiska beslut som ger mer klimatutsläpp"**. I artikeln står bland annat:

"Påfallande är vanföreställningen att livsmiljön och ekologisk hållbarhet kan förhandlas mot kortsiktiga intressen. Talet om en fossilfri fordonsflotta 2030 samtidigt som man planerar en supermotorväg i Stockholm visar på klimatpolitikens glapp mellan egna mål och andra sektorsintressen."

<http://www.dn.se/debatt/bannlys-alla-politiska-beslut-som-ger-mer-klimatutslapp/>

Luftkvalitet

Vi har tidigare framfört att alla människor, även helt friska, enligt modern forskning riskerar negativa hälsoeffekter såsom cancer, hjärt-kärl- och lungsjukdomar på grund av luftföroreningar även under nu gällande riktvärden/gränsvärden.

2013 publicerades **forskningsrapporten: "Air pollution and lung cancer incidence in 17 European cohorts: prospective analyses from the European Study of Cohorts for Air Pollution Effects (ESCAPE)"**,
The Lancet Oncology, online 10 July 2013, <http://dx.doi.org/10.1016>

Vi citerar ur Sveriges radios rapportering, se länk nedan:

"Professor Göran Pershagen vid Institutet för miljömedicin har lett den svenska delen av studien.

– Gränsvärdena för luftföroreningar är för höga. Det är inte bara lungcancer som orsakas. Det finns flera andra typer av hälsoeffekter: hjärtinfarkt, stroke, lungfunktionsstörningar hos barn som uppträder vid nivåer under de gränsvärden som finns, säger professor Göran Pershagen.

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=5587590>

Vi citerar även ur **DNs rapportering**, se länk nedan:

"Forskarna mätte bland annat koncentrationen av luftföroreningar vid deltagarnas hemadresser för partiklar med en diameter under 2,5 mikrometer (PM_{2,5}) respektive 10 mikrometer (PM₁₀).

Av samtliga deltagare i studien kom 2.095 att utveckla lungcancer under en genomsnittlig uppföljningsperiod på 13 år. Resultaten visar att för varje ökning av luftburna partiklar av typen PM 2,5 på 5 mikrogram per kubikmeter ökade risken för lungcancer med 18 procent. För varje ökning på 10 mikrogram per kubikmeter av PM 10 ökade risken för lungcancer med 22 procent."

<http://www.dn.se/nyheter/vetenskap/luftpartiklar-farliga-aven-vid-laga-halter/>

Som tidigare framfört kommenterar Trafikverket, Stockholms kommun och Länsstyrelsen inte PM 2,5.

WHO har redan lägre riktvärden än de europeiska/svenska gällande luftföroreningar. Det finns därför skäl att tro att de svenska rikt-/gränsvärdena kommer att sänkas successivt, kanske redan inom en 10-årsperiod. En rad svenska forskare har dessutom framfört att 30-40 procent av svenska folket av medicinska skäl är extra känsliga för luftföroreningar. Dessa personer bör över huvud taget inte färdas på en motorled som Förbifart Stockholm.

Luften i Förbifart Stockholms tunnlar kommer enligt Trafikverkets beräkningar ha mångfalt högre föroreningshalter än de nu i Sverige gällande gränsvärdena för utomhusluft. Det kommer att bli svårt, i vissa fall omöjligt att klara gällande gränsvärden vid tunnelmynningar. Enligt vår mening är det självklart att orenat utsläpp via ventilationstorn kommer att påverka närområden och ibland längre bort liggande områden beroende på vindar, väder och lufttryck.

I Sverige skall ny infrastruktur kunna användas av alla vilket följaktligen inte gäller för Förbifart Stockholm. Målsättningen är också att i största möjliga utsträckning inte negativt påverka närliggande områden. Enligt vår mening är

Förbifart Stockholm inte lämplig för någon att färdas på och inte lämplig för någon att bo eller vistas i dess närhet. Förbifart Stockholm motverkar de grundläggande målsättningarna för de transportpolitiska målen:

”Funktionsmål - Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnor respektive mäns transportbehov.”

”Hänsynsmål - Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.”

Det i detta ärende diskuterade detaljplaneområdet med omgivningar är ett tydligt exempel på att Förbifart Stockholm skulle leda till sämre luftkvalitet inom natur- och bostadsområden. Det är inte rimligt att ett nytt infrastrukturprojekt skall medföra sådana effekter.

Buller

Projektet Förbifart Stockholm ökar också bullerstörningar, bland annat inom detta detaljplaneområde med omgivningar.

Ny forskning visar att buller skapar betydligt större negativa hälsoeffekter än man tidigare trott. I en i maj publicerad **rapport från Institutet för miljömedicin (IMM) vid Karolinska Institutet** visades att buller genom stresseffekt även kan öka bukomsfång vilket i sin tur ökar risken för hjärt-kärlsjukdom och diabetes.

<http://www.aftonbladet.se/nyheter/article18835918.ab>

I februari framlades **rapporten ”Barns miljö och Hälsa i Västra Götaland 2013”**. Det största hälsoproblemet var buller.

<http://www.svt.se/nyheter/regionalt/vastnytt/buller-hotar-barns-halsa>

Under rubriken **“Noise pollution in the EU”** skriver EU-kommissionen:

“Around 50 million people living in urban areas suffer from excessively high levels of traffic noise at night, and for 20 million of them night-time traffic noise actually has a damaging effect on health.

The biggest problem is loss of sleep. The World Health Organisation recommends that for a good night's sleep, continuous background noise should stay below 30 decibels and individual noises should not exceed 45 decibels.”

http://ec.europa.eu/environment/basics/health-wellbeing/noise/index_en.htm

I januari 2014 hade Socialdepartementet sammanställt remissvaren till den **statliga utredningen "Buller och bostadsbyggande"**. Många myndigheter med kunskap om hälsa och forskning var kritiska till förslagen om generösare bullergränser. Chalmers Tekniska högskola skriver att generösare bullerregler inte löser några hälsoproblem. De riktlinjer som finns i dag baseras på föråldrad forskning och nya studier visar att reglerna snarare borde skärpas av folkhälsoskäl. Ökat buller i bostadsområden kommer på sikt att medföra stora samhällskostnader eftersom befolkningen kommer att bli sjukare, menar man.

<http://www.mitti.se/expertes-vill-ha-skarpt-bullergrans/>

Funktionshinder och diskriminering

Väglagen har ingen motsvarighet till Plan-och Bygglagens skrivning att man redan från början skall ta med en bedömning om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

I Förbifart Stockholm har Trafikverket anpassat sina säkerhetsanordningar efter **EUs krav** för vägtunnel av denna längd och trafikmängd. Däremot sägs det ytterst litet om hur akut utrymning skall ske för de med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

***Plan- och Bygglagen:** 2 kap. Allmänna och enskilda intressen
6 § Vid planläggning och i ärenden om bygglov enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till:
7. möjligheter för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att använda området, 8. behovet av framtida förändringar och kompletteringar.*

Statliga myndigheters ansvar:

Förordningen (2001:526) om de statliga myndigheternas ansvar för genomförandet av handikappolitiken. I förordningen sägs att myndigheter under regeringen ska utforma och bedriva sin verksamhet med beaktande av de handikappolitiska målen. Myndigheterna ska verka för att personer med funktionshinder ges full delaktighet i samhällslivet och jämlikhet i levnadsvillkor. Därvid ska FN:s standardregler för att tillförsäkra människor med funktionsnedsättning delaktighet och jämlikhet vara vägledande.

Diskrimineringslagen (2008:567) trädde i kraft 1 januari 2009.

I Diskrimineringslagen har man valt att ha en vid definition av funktionshinder: varaktiga fysiska, psykiska eller begåvningsmässiga begränsningar av en persons funktionsförmåga som till följd av en skada eller en sjukdom fanns vid födelsen, har uppstått därefter eller kan förväntas uppstå.

De funktionshinder som anges nedan inbegrips i denna definition:

Personer med besvär i andningsorgan, allergier eller överkänslighet för vissa födoämnen. För människor med besvär i andningsorganen och allergier innebär tillgänglighet och användbarhet att det ska vara **möjligt att vistas ute och inne** utan att drabbas av allergiska reaktioner eller besvär i andningsvägarna. De ska också kunna använda inredning och utrustning utan att drabbas av allergiska reaktioner.

Först i mars 2014 har Regeringen äntligen fattat beslut om en lagrådsremiss med ett förslag som innebär "att bristande tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning införs som en ny form av diskriminering i diskrimineringslagen. Det är ytterligare ett steg mot ett samhälle där alla ses som individer och där fler kan delta på lika villkor."

ARGs synpunkter:

Idag planerar Trafikverket fortfarande för en motorvägstunnel som kommer att exkludera funktionshindrade. På grund av evakueringssvårigheter kommer resan i Förbifart Stockholm utgöra en risk för rörelsehindrade. Människor med besvär i andningsorganen och allergier kommer på grund av den dåliga tunnelluften att avrådas helt från att använda tunnelleden. Förbifart Stockholm är ett kostsamt steg mot ett samhälle där färre kan delta på lika villkor.

Prognoser biltrafik

4 maj skrev Elisabet Andersson, reporter på SvD:s kulturredaktion **artikeln "Bilismen bromsar in"**.

Vi har valt att göra tre citat ur denna:

"Hans Brattström har jobbat med planering i Stockholmsområdet sedan mitten av 1970-talet. Han har med andra ord god kännedom om hur huvudstadsregionen utvecklats, och han har följt bilens roll i samhällsdebatten.

– Det har ju länge funnits en miljödebatt kring biltrafiken, där miljörelsen har varit väldigt väl artikulerad. Det som är nytt nu är att det finns ett mycket bredare ifrågasättande. Det är intressant när det som tidigare uppfattades som kontroversiellt, eller en partsinlaga från miljömappar, börjar bli en bredare värderingsförskjutning. Att bilen är ett bekymmer ur miljö- och klimatsynpunkt vet vi. Ännu är vi långt från en fossilbränslefri fordonsflotta."

Hans Brattström tror att klimatfrågan fått oss att börja ifrågasätta våra resmönster på allvar.

"Teknikutvecklingen förändrar också vår inställning till bilen. Den som reser kollektivt, i stället för att sätta sig bakom ratten, kan i dag ägna sig åt arbete eller annat via smart mobil eller läsplatta. Dessutom har hälsotrenden vuxit sig allt starkare, vilket också påverkar hur vi väljer att förflytta oss."

"Förändrade attityder till bilkörning, och bilens roll i en tid av urbanisering, är något dagens politiker och stads- och trafikplanerare måste förhålla sig till."

http://www.svd.se/kultur/bilismen-bromsar-in_3523980.svd?sidan=1

Denna artikel belyser det faktum som vi i ARG, i tidigare skrivelser, påtalat att bilismen inte längre ökar. Detta gör att de trafikprognoser Förbifart Stockholm bygger på inte är relevanta. Projektet förutsätter en ökning av biltrafikmängden i regionen med 69 procent till 2035. Utvecklingen sedan prognosen gjordes innebär att den redan slagit fel med 10-15 %. Givetvis påverkar detta dessutom möjligheterna att finansiera projektet via trängselskattsintäkter.

Trängselskatten skall enligt beslut under våren 2014 även räcka till delfinansiering av tunnelbaneutbyggnad. Att trängselskattepengarna skulle räcka till både Förbifart Stockholm och tunnelbanan är osannolikt. Enligt T-baneavtalet skall trängselskattsintäkter ge 9 miljarder till tunnelbaneutbyggnaden. Enligt en beräkning av Trafikverket ökar intäkterna på grund av ökningen av trängselskatten och trängselskatt på Essingeleden dock bara med 4,7- 6, 4 miljarder i 2012 års penningvärde.

Beslutad tunnelbaneutbyggnad, tidigareläggning av trängselskatt på Essingeleden och höjning av avgiftsnivån för trängselskatt bör dessutom rimligen innebära att Trafikverkets prognoser för biltrafikutvecklingen bör göras om liksom den samhälls-ekonomiska bedömningen avseende Förbifart Stockholm.

Effekterna av Förbifart Stockholm skulle bli en oönskad ökning av arbetspendlingen via bil. Denna kan utan Förbifart Stockholm ersättas av andra transportsätt och bättre stadsplanering. Utan Förbifart Stockholm kan biltrafiken hållas stabil och till och med fås att minska tack vare förbättrad kollektivtrafik, bättre cykelbanor och smartare stadsplanering.

ARGs kommentarer till Länsstyrelsens avslagsbeslut angående överklagande detaljplan Tunnel Lunda Hjulsta Specifika aspekter detaljplan Tunnel Lunda Hjulsta

Framförda i ARGs skrivelse daterad 26 april 2014

I Länsstyrelsens avslagsbeslut kommenteras ingående fastighet Lunda 7:3, ägd av Ayhan Korkmaz. Fastigheten anges bli obeboelig under byggfasen och olämplig under driftsfasen varför den sannolikt kommer att inlösas. Under byggfasen kommer schakt till betongtunnlar att grävas fram till husfasaden. Detaljplaneområdet kommer att drabbas av mycket svåra störningar. Efter studier av kartor finner vi att byggnationerna kommer mycket nära radhusområdet i Vålberga. Dessa gränsar till Lunda 7:3. Vi ifrågasätter att radhusen kommer att vara beboeliga under byggfasen.

Framöver, under såväl bygg- som driftsfas för Förbifart Stockholm anges att området fram till radhusen skall betraktas som naturområde och SKYDD. Området kommer även under driftsfasen vara kraftigt stört av buller och luftföroreningar på grund av ventilationstorn inom detaljplaneområdet och på grund av tunnelmynning och biltrafik i dagen på högbro inom detaljplaneområde för Hjulstamotet. Människor skall enligt detaljplanen inte vistas stadigvarande inom området Tunnel Lunda/Hjulsta, dvs i område kallad naturområde/SKYDD. Att kalla området naturområde/skyddsområde ser vi som ett oacceptabelt sätt att kringgå miljö kvalitetsnormer för buller och

luftkvalitet. Att nöja sig med att konstatera att området kommer att bli så dåligt att långvarig vistelse inte rekommenderas förefaller helt orimligt. Idag används naturområdet för rekreation. Genom skogsavverkning, trafikbuller och dålig luftkvalitet begränsar Förbifart Stockholm områdets användning radikalt.

På sidan 21 sägs:

”Aktuell plan är även utformad med tanke på att människor inte ska vistas inom området under längre tid.”

På sidan 22 står:

”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 den inte medföra någon risk för människors hälsa och säkerhet som vistas i området ovan mark. I angränsande plan går förbifarten dock ovan jord. Enligt nu aktuell detaljplans utformning ska området närmast plangränsen mot den del där förbifarten går i dagen samt ovan betongtunneln läggas ut som naturmark. Detta bör begränsa antalet personer som vistas på platsen under längre tid.”

Ovanstående föranleder oss att framhålla och ställa följande frågor:

Är det rimligt att en ny motortrafikled skall medföra att ett detaljplaneområde blir obeboeligt och dessutom begränsa människors möjligheter att vistas inom området? Kommer radhusområdet Vålberga att få rimliga boendeförhållanden under bygg- respektive driftsfas? På sidan 23 i Länsstyrelsens avslagsbeslut står:

”Betongtunneln kommer att gå invid fastighetsgränsen och ca 110 meter från fastigheten kommer tunnelmynningen ligga, något närmare, inom planområdet, kommer en frånluftsanläggning att finnas. Nordost om planområdet kommer förbifarten att gå ovan mark. Fastigheten i sin helhet torde drabbas av såväl buller som luftföroreningar, även om graden av störning kan förväntas variera något inom fastigheten. Fastigheten kan, enligt Länsstyrelsens mening, inte i någon del anses lämplig för bostadsändamål.”

Vi hävdar att avståndet till radhusområdet Vålberga inte är mycket längre. Det framgår även av övriga handlingar att området kommer att utsättas för kraftiga störningar.

Om rimliga och bra boendeförhållanden kan erhållas under bygg- respektive driftsfas kan ifrågasättas och bör utredas vidare. På samma sätt bör detta utredas avseende alla bostadsområden längs ledens hela sträckning.

Länsstyrelsen säger i avslagsbeslut överklagande detaljplan Tunnel Lunda/Hjulsta att ventilationstornets/frånluftsanläggningens utsläpp kommer att påverka närmiljön negativt. Tidigare har hävdats av Trafikverket och Länsstyrelsen att avgaser från ventilationstorn inte nämnvärt kommer att påverka närmiljöer längs ledens sträckning. Vi har hävdats att detta inte kan vara ett rimligt antagande. Vi hävdar att effekterna av samtliga ventilationstorn längs ledens sträckning kräver ny bedömning avseende såväl lokal som regional luftkvalitet.

På sidan 20 i Länsstyrelsens avslagsbelut överklagande detaljplan Tunnel Lunda/Hjulsta står motsägelsefullt följande två påståenden. Det andra påståendet tycks hämtat från Trafikverkets information. Vad gäller??

"Ventilationen kommer att medföra att förorenad luft kommer att släppas ut inom detaljplaneområdet och medföra att luftkvaliteten försämras."

"Den tunnelluft som vädras ut via torn ger en marginell påverkan på luftkvaliteten i tornens närområde."

Vi förvånas också över att det i avslagsbeslutet står att ventilation 8 timmar per dygn kommer att vara tillräckligt för att uppnå miljö kvalitetsnormer utanför tunnelmynning. Av Trafikverkets fastställelsehandling avseende arbetsplan framgår att ventilation 18 timmar per dygn kommer att krävas för att klara miljö kvalitetsnormer för kväveoxider.

Avseende PM10 anges att utan ventilationstorn inom dp Tunnel Lunda/Hjulsta skulle normerna överskridas "vid tunnelmynningen söder om trafikplats Hjulsta och runt trafikplatsen, relativt långt utanför vägområdet". Vi antar att 24 timmars ventilation därför krävs vintertid i likhet med vad som gäller för tunnelns andra ände vid Kungens kurva, även om detta inte anges. Problematiken har uppenbarligen undervärderats. Ventilationstiderna påverkar givetvis utsläppsmängderna via frånluftstorn.

Länsstyrelsens bedömning av säkerhets-, buller- och luftkvalitetsfrågor inom planområdet för Tunnel Lunda/Hjulsta gör att konsekvenser för angränsande områden, dvs detaljplaneområden i samtliga väderstreck bör prövas mer ingående. Detta gäller för bostadsområden i Barkarby och Hjulsta samt industriområden i Spånga.

Slutligen förvånas vi över Länsstyrelsens yttrande på sidan 23:

"Den omständigheten att fråga om inlösen och ersättning, vilka prövas i annan ordning, ännu inte är lösta medför inget hinder att anta detaljplanen. Antagningsbeslutet ska således inte upphävas på denna grund. Med hänsyn till vad som framförts i överklagandet samt vid bedömningen att fastigheten måste lösas in, kan planen inte i övrigt anses medföra några sådana betydande olägenheter för fastigheten och dess ägare som skulle kunna utgöra skäl att upphäva planen."

Den enda rimliga förklaring/motivering till ovanstående påstående som vi kan finna är att denne fastighetsägare, som uppenbarligen utsätts för betydande oönskad skada/olägenhet ändå trots allt kan hoppas på att genom ekonomisk ersättning finna en någorlunda likvärdig boendemiljö. Till skillnad från denne fastighetsägare kan däremot tiotusentals andra boende och besökare av natur- och kulturområden längs Förbifart Stockholms sträckning och alla de människor som är beroende av kollektivtrafik, frisk luft och ett framtida gott klimat inte påräkna kompensation för störningar och förluster i livskvalitet.

I övrigt hänvisar ARG till tidigare insända skrivelser.

/ ARG 2014-06-08