



Stockholm 2009-10-16

Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Synpunkter från Stockholms Naturskyddsförening och Söderorts Naturskyddsförening på programsamråd för Förbifart Stockholm

Stockholms Naturskyddsförening och Söderorts Naturskyddsförening, som är Naturskyddsföreningens båda lokala kretsar inom Stockholms stad och representerar 15 000 medlemmar, lämnar följande gemensamma yttrande på programsamråd för Förbifart Stockholm.

Luftkvalitet och klimatpåverkan

Föreningarna motsätter sig Förbifart Stockholm, främst därför att en förbifart för biltrafik kommer i konflikt med klimatmålen. För att nå klimatmålen krävs stora investeringar i kollektivtrafik och spårbunden trafik. Förbifarten medför ökade koldioxidutsläpp och är ur klimatsynpunkt därför en enorm felinvestering. Det som avgör om biltrafiken i Stockholm fungerar eller inte är hur trängselavgifterna är utformade. Med ett effektivt system för trängselavgifter finns förutsättningar att organisera trafiken bättre och att i princip avskaffa bilköerna, utan att förbifarten byggs.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med ett alternativ där investeringar i kollektivtrafiken görs, motsvarande kostnaderna för förbifarten, samt med utökade trängselavgifter.

Det utredningsunderlag som finns är dessutom alldeles för optimistiskt vad gäller förbifartens miljöpåverkan. Beräkningar av föroreningar från förbifarten grundar sig på de trafikanalyser som vägverket har gjort. I miljökonsekvensbeskrivningen i programsamrådet påpekas att beräkningarna har ett antal osäkerheter, bl.a. därför att förbifartens strukturerande effekt inte finns med i underlaget. Vi hävdar att detta inte bara är en osäkerhet, det är en direkt felaktighet. Förbifarten kommer med all sannolikhet att medföra ökade exploateringar (t.ex. externa köpcentra) längs leden, vilket genererar mer trafik. I Stockholms översiktsplan 2010 finns planer på omfattande exploateringar i Vällingby och Skärholmen, med direkt hänvisning till att förbifarten kommer att öka tillgängligheten till dessa förorter.

Enligt Vägverkets prognoser ska luftkvaliteten förbättras i och med att Essingeleden och Bergslagsvägen avlastas. Erfarenheter visar emellertid att ökad vägkapacitet bidrar till nya resor, som tidigare gjordes med andra färdmedel eller inte gjordes alls – detta gäller särskilt i områden där trafikflödena är nära vägsystemets kapacitetstak. Detta innebär i princip att om man flyttar bilar från gator ut på en trafikled, så korkas dessa gator snart igen av ny trafik. Däremot kan trängselavgifter och ekonomiska styrmedel minska trafiken, oavsett om förbifarten byggs eller inte. Se RUFS 2010 sid 193.

I det nya förslaget till RUFS har fastslagits som ett dimensionerande mål att koldioxidutsläppen från trafiken i länet 2005-2030 ska minska 30 procent - en ambition som även finns i Cederschiöldsuppgörelsen. En förutsättning för att nå detta är mycket kraftfulla tekniska förbättringar av fordon och drivmedel, men enligt RUFS-förslaget räcker detta inte. Därför föreslås i RUFS-förslaget ekonomiska styrmedel som medför att den beräknade ökningen av vägtrafiken i regionen 2005-30 bara blir drygt 30 procent, att jämföras med att man i de ekonomiska kalkylerna för förbifarten förutsätter att trafiken i länet ska öka med 70-80 procent. Om förslagen i RUFS genomförs blir trafiken således mycket lägre än beräknat, vilket i sin tur leder till att den samhällsekonomiska lönsamheten för vägbygget blir mycket sämre.

I miljödepartementets Tillåtlighetsutredning (dat. 09-09-03), som utgör underlag för regeringens beslut att tillåta förbifarten är ambitionen ännu högre. Enligt denna byggs inte förbifarten för dagens bilar utan för fordon med koldioxidneutrala drivmedel, vilket bör innebära i huvudsak elbilar och en mindre del bilar som drivs med biogas eller koldioxidneutral etanol, i den mån sådan finns. De beräkningar som utgör underlag för dimensionering av luftbytesstationer och frånluftstorn måste grunda sig på detta och inget annat. Förbifarten bör dessutom, i enlighet med Tillåtlighetsbedömningen, endast få trafikeras av fordon drivs med koldioxidneutrala drivmedel. Realismen i denna utfästelse är naturligtvis begränsad.

Natur, landskap och hydrologi

Vi motsätter oss också de ingrepp som motorvägen skulle medföra i Stockholms grönområden, särskilt från Hjulstamotet och norrut. Ingreppen närmast norr om Hjulstamotet innebär att området funktion som en del av spridningsvägen till Nationalstadsparken försämras. Hanstamotet och ytlägena norr och söder därom ligger delvis inom Hansta naturreservat, som med sina flerhundraåriga ekar och sina hassellundar hör till den värdefullaste natur vi har. Känslan av orörd natur i detta område kommer att påverkas kraftigt av buller från motorvägen. Här skapas alltså nya barriärer tvärs över Järvakilen. Vi vill tillägga att Stordiket vid Hägerstalund hyser den rödlistade större vattensalamandern vars fortlevnad inom området måste tryggas.

I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms många av vägens effekter på naturmiljön som måttliga, eftersom så stor del av vägen förläggs i tunnel, t.ex. under Järvafältet. Vi undrar naturligtvis vad denna bedömning baseras på? Att dra tunnlar är långt ifrån problemfritt för naturmiljön eftersom de sprängarbeten som sker under jord lätt kan få återverkningar ovan jord genom sprickzoner m.m. Hydrologiska effekter berörs inte alls i samrådshandlingen vilket vi ser mycket kritiskt på. Grundvattenytans nivå i dag nämns på olika delar av förbifartens sträckning men inte hur den kommer att påverkas av tunneldragningarna. Det framgår att krosszoner, dvs större sprickor, förekommer i bergrunden längs förbifartens

sträckning, men ingen reflektion görs över att detta kan skapa oanade miljökonsekvenser med oåterkalliga följder för t.ex. våtmarker, vattendrag, skogsekosystem etc.

För Stockholms Naturskyddsförening
Anders Tranberg, ledamot

För Söderorts Naturskyddsförening
Monica Atterbrant, ordf.