Huddinge kommun, Samhällsbyggnadsnämnden 2011-08-25

Förslag Förbifart Stockholm

Ärende 7:

Remiss: Arbetsplan för Förbifart Stockholm – Yttrande angående utställelsehandling 2011-05-05

**Förslag till beslut**

Nämnden beslutar att återremittera ärendet för att justera det i enlighet med Miljöpartiets och Vänsterpartiets förslag.

**Våra förslag och synpunkter**

Storskaliga motorvägsbyggen är gammalmodiga trafiklösningar utan förankring i dagens klimatdebatt. Byggandet av Förbifarten samt den ökade biltrafik den medför kommer att öka utsläppen och därmed också motverka klimatmålen. Mer resurser måste istället satsas på kollektivtrafiken för att klara utsläppsmålen och tillgodose det ökade behovet av resor i Stockholms län. Nödvändiga kollektivtrafiksatsningar skulle kunna genomföras om Förbifart Stockholm och andra motorvägsbyggen utgick ur planeringen. Massiva satsningar på vägar innebär att bilåkandet kommer att öka kraftigt till 2020. De utsläpp som denna ökning ger upphov till kan inte kompenseras med nya bränslen eller teknik, då teknik­utvecklingen förväntas gå långsammare än ökningen av bilåkande.

**Vi vill ta tillvara Huddingebornas intressen**Vi är angelägna om att Huddingebornas intressen tas tillvara i frågan om Förbifart Stockholm. I första hand har det under åren inneburit att vi har att avstyrkt hela projektet, men om den här vägen ändå kommer till är det viktigt att dess negativa effekter minimeras. De farhågor som har funnits om att Huddinge kommun ska gå miste om Södertörnsleden, och därför inte vågat ställa krav på Vägverket, sådana farhågor är i fallet med Förbifart Stockholm helt obefogade. Tvärtom gäller det att lägga ribban högt för att få ett så bra utfall som möjligt för Huddingeborna i förhandlingarna med Trafikverket.

**Kritik mot upprepade korta remisstider**

Vi kritiserade redan 2009 dåvarande Vägverket för dess forcerade arbetssätt med Förbifarten. Huddinge kommun och dess förvaltning uppgav att de 2009 på eget initiativ tvingades efterfråga den då aktuella remissen och alltså inte hade fått den utsänd som en formell remiss. Dessvärre så ser vi hur Trafikverket även fortsättningsvis brister i delaktighet. Remisstiden nu är kort och sker dessutom under sommartid och detta inverkar självklart negativt på ärendets hantering. Vi tycker att kommunen och dess nämnder skulle ha getts tillfälle till en grundligare genomlysning av detta mycket omfattande projekt.

**Allmänt om tjänsteutlåtandet (2011-08-01)**

Förvaltningens synpunkter i tjänsteutlåtande 2011-08-01 är i stora drag bra och man pekar på flera svaga punkter i Trafikverkets planering där inte Huddinges intressen har tagits tillvara i tillräcklig utsträckning. Förvalt­ningen skriver att de i allt väsentligt vill tillstyrka arbetsplanen, men påtalar behovet av vidare utredning och anpassning av projektet, framförallt i frågor som berör naturmiljö, buller, tillgänglighet och produktions­planering. Det är tydligt att det finns många allvarliga problem och frågor som kvarstår. Men dessvärre räcker det sällan med att påtala behov av fortsatt utredning om det inte finns utrymme för att senare i projektet göra ett verkligt omtag. Och det utrymmet krymper snabbt i takt med att planeringen fortskrider parallellt. I stället riskerar man att snabbt måla in sig i ett hörn, där det bara går att välja det minst dåliga alternativet. Fortsatta utredningar kan också visa på problem som kanske inte ens är möjliga att lösa, och som kräver att projektet måste ta en helt annan utgångspunkt.

Vi har sedan flera år pekat på samma allvarliga brister som nu också lyfts fram av förvaltningen

Vi ser nu hur förvaltningen 2011-08-01 lyfter fram samma synpunkter som vi pekat på sedan länge. Nedan ses våra yrkanden som vi lade fram när ärendet ”Inbjudan till samråd om Förbifart Stockholm, arbetsplan” behandlades av kommunstyrelsen 2009-12-14. Vi tycker att det är beklagligt att så litet har gjorts för att komma tillrätta med de problem som varit kända sedan länge.

**Våra yrkanden 2009**

* att kritik mot Vägverkets handläggning av ärendet skrivs in
* att den norra frånluftsanläggningen i Kungens Kurva är i arbetsplanen placerad i nära anslutning till bostäder. Vi ser att en alternativ placering till tornet bör sökas i syfte att minimera ytterligare påverkan för de boende i området avseende partiklar och avgaser. (I enlighet med Miljönämndens beslut.)
* att avluftningstornen placeras i ett för boende mer gynnsamt läge och att bästa möjliga teknik används för att inte ytterligare öka partikelmängden i den redan hårt belastade miljön
* att Huddinge kommun inte accepterar att gränsvärden för inandningsbara partiklar (PM10) överskrids för boende i både norra och södra anslutningarna till Förbifart Stockholm
* att dagvattenhanteringen detaljstuderas och att enskilda dagvatten­dammars placering bör omprövas. En placering av en dagvattendamm i anslutning till Gömmarravinen bedöms påverka befintlig nyckelbiotop och detta är inte acceptabelt.
* att påverkan på Gömmarbäcken i samband med eventuella olyckor analyseras och att åtgärder för att minimera dessa sätts in
* att beräkningar av extra kostnader för en framtida överdäckning ska genomföras
* att Huddinge kommun på ett tidigt stadium få ta del av utrednings­material och rapporter för att diskutera med Vägverket med flera om kompensatoriska åtgärder
* att Huddinge kommun inte ska släppa kontrollen över den fysiska planeringen, och att ingen av de berörda detaljplanerna ska upphävas
* att Huddinge kommun inte ska ta ekonomiskt ansvar för projektets finansiering i någon del, vare sig det gäller anslutningar, trafikplatser, bullerplank eller gång- och cykelvägar m.m.
* att det görs en konsekvensbeskrivning av hur grönstruktur och miljön påverkas i ett större omland än bara i den aktuella arbetsplanen och vilka möjligheter det finns att upprätthålla de redan svaga sambanden i Bornsjökilen och Hanvedenkilen.
* att Vägverket vidtar åtgärder för att minska bullret för de boende i Vårby, Skärholmen och Smista samt i Gömmarens naturreservat”

**Fortsatt allvarlig negativ miljöpåverkan på en rad områden**

Det nu aktuella tjänsteutlåtandet behandlar på ett förtjänstfullt sätt flera olika miljöaspekter som påverkas negativt av Förbifart Stockholm, vi instämmer i dessa och vill ytterligare betona följande:

**Grönstruktur och naturmiljö**Trots att det sedan länge har efterfrågats åtgärder för att förstärka de gröna sambanden i just det här området så lyser den typen av åtgärder med sin frånvaro. Förvaltningen påtalade redan 2009 att den typen av frågor tycktes hamna i gränslandet mellan arbetsplan för Förbifart Stockholm och Masmolänken. Förvaltningen lyfter insiktsfullt upp problemet med de redan svaga gröna sambanden i området och skriver att grönstrukturen behöver stärkas och att vegetation ska ersättas där den tas bort. Vi vill här också lägga till att man även bör väga in de arbetsplaner som finns för Södertörnsleden som helhet, eftersom dessa också har en direkt avgörande betydelse för möjligheten att upprätthålla de redan svaga sambanden i Bornsjökilen och Hanvedenkilen.

**Luft**Luftföroreningar till följd av biltrafiken på Förbifart Stockholm är ett ytterligt allvarligt problem. Miljökvalitets­normer får inte överskridas där människor stadigvarande vistas, men trots att flera platser med överskridanden redan nu har lokaliserats fortsätter planeringen. Förvaltningen skriver ”Förbifarten medför överskridande av gränsvärden, framförallt gällande partiklar (PM10) utanför vägområdet och kring tunnelmynningarna. Här nämns exempelvis gång- och cykelpassagen som förbinder Skärholmen med Kungens Kurva, IKEAs och Heron Citys parkeringsytor och den framtida spårvägsstationen.

Förvaltningen anser att trafikverket ska ta fram en handlingsplan för att minska dubbdäcksanvändningen, att ventilationssystemet ska klara av att köras längre samt att frånluftstornen ska placeras så långt från bostäder som möjligt. Det här borde vara självklara saker som redan borde vara lösta. Just dessa problem och farhågor har vi pekat på sedan flera år.

**Dagvatten**Vi instämmer och betonar förvaltningens synpunkter om att det är av största vikt att minimera påverkan av förorenat vägdagvatten vid den känsliga Gömmarravinen samt Vårby källa. Förvaltningen lyfter också fram flera andra mycket viktiga aspekter på hur dagvattnet ska hanteras och att ansvarsfrågan måste vara tydlig.

Även avrinning och utsläpp i Mälaren bör beaktas, Mälaren är ju inte enbart en rekreationsplats utan även dricksvattentäkt för invånare i Mälardalen. Borrningar och tätningsarbetet under byggtiden, men även utsläpp när vägsträckan tas i bruk kan ge föroreningar och miljöverkan vi ännu inte kan bedöma.

**Buller**Här måste åtgärder vidtas för att minska bullret för de boende samt i Gömmarens naturreservat. Vi delar också förvaltningens synpunkter på behovet av ytterligare åtgärder för att minska bullerutbredningen också i Gömmarens naturreservat.

**Negativa barriäreffekter**Vägens närområde kommer att breddas väsentligt och bidrar till att öka barriäreffekten. Förbifart Stockholm motverkar och försvårar de ansträngningar som görs för att binda samman och utveckla Kungens Kurva – Skärholmen.

De planerade stora vägprojekten i västra kommundelen kommer även att skapa geografiska och sociala barriärerna, vilket försvårar framtida möjligheter till utveckling och integrering av Vårby Haga och Vårby Gård. Detta bidrar till ökad segregation av dessa kommundelar – inte till ökad demokrati och delaktighet.

**Gång- och cykeltrafik**Vi delar förvaltningens bedömning om att arbetsplanen inte tar tillräcklig hänsyn till gång- och cykelfrågor. Här måste till väsentligt bättre anläggningar.

**Kollektivtrafiken**Det är viktigt att framkomligheten för befintlig busstrafik är god också under det långa byggskedet. Om framkomligheten blir dålig finns risken att fler tar bilen istället för bussen, resenärer som sedan inte kan lockas tillbaka till kollektiv­trafiken. Vi är oroade över den information vi har om den ytterligt dåliga luftkvaliteten i ledens tunneldelar, som drabbar både resenärer och i ännu högre utsträckning också de bussförare som gör flera resor varje dag.

Vid vilken påfart i Kungens Kurva finns det planer på att stänga av eller framkomlighetsbegränsa trafiken? SL är kritiska till detta och förutsätter då att åtgärder vidtas så att bussarnas trafikeringsmöjligheter säkerställs.

Vi är även oroliga att detta och andra stora vägprojekt i området negativt påverkar starten för och byggandet av Spårväg Syd, det är viktigt att denna miljövänliga lösning för kollektivtrafiken inte glöms bort i skuggan av utbyggd biltrafik.

 För Miljöpartiet de Gröna

Marica Lindblad

För Vänsterpartiet

Elisabeth Ulin Karlsson