

Till
Länsstyrelsen i Stockholms län
Enheten för planfrågor
plan.stockholm@lansstyrelsen.se

Kopia
Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund
Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad
Miljöförvaltningen, Stockholms stad
Naturskyddsföreningen

Granskning av luftkvalitetsutredning ger skäl att ifrågasätta att miljökvalitetsnormer klaras vid detaljplan, kv. Månstenen

Stockholms Naturskyddsförening har granskat en luftkvalitetsutredning utförd 2013 i samband med en detaljplan i Solberga, Stockholms stad, och har funnit att det finns skäl att ifrågasätta resultatet. Beräkningsförutsättningarna innehåller avgörande brister i utredningen. Föreningen har funnit att miljökvalitetsnormerna förmodligen inte hade klarats om ett längre prognosår med annan indata använts. Föreningen vill med denna sammanställning delge Länsstyrelsen i Stockholms län vår granskning och slutsats samt be myndigheten att själv noggrant genomlys hela luftkvalitetsutredningen.

Luftkvalitetsutredningen som föreningen granskat

Den luftkvalitetsutredning som här genomlysas är framtagen år 2013 av Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund (LVF 2013:5). Luftkvalitetsutredningen är framtagen på uppdrag av Stockholms stad i samband med en detaljplan, kv. Månstenen. Luftkvalitetsutredning bifogas till detta brev.

Detaljplan kv. Månstenen

En detaljplan är nu ute på utställning fram till 21 augusti i Stockholms stad med namn: "del av fastigheten Västberga 1:1, område vid kv Månstenen, i stadsdelen Solberga", dnr. 2010–16279. Föreslagen detaljplan är placerad i Solbergaskogen i kanten av Kristallvägen, se plankarta bilaga 1. Aktuell detaljplan ligger endast 90m från E4/E20 Södertäljevägen. I samrådsskedet påtalade flera remissinstanser avsaknaden av bedömd luftkvalitet, något som resulterade att nu granskad luftkvalitetsutredning togs fram.

Länsstyrelsen i Stockholms län uttalanden i samrådsskedet

Länsstyrelsen i Stockholms län meddelade i samrådsyttrandet att "*länsstyrelsens bedömer utifrån nu kända förutsättningar och underlag att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. PBL*". I yttrandet framgår också att luftkvalitetsutredningen bör redovisa "*att bostäder inte tillkommer där överskridande eller risk för överskridanden av miljökvalitetsnormer sker och att god luftkvalitet kan erhållas inom planområdet*".

Brister i utredning och otillfredsställande svar av Miljöförvaltningen

I samrådsredogörelsen (sid. 9) framgår att luftkvalitetsutredningen "visar att miljökvalitetsnormerna klaras". Föreningen vill emellertid redogöra för länsstyrelsen att det finns inslag i denna luftkvalitetsutredning som ger starka skäl att ifrågasätta utredningens beräkningsförutsättningar och därmed resultatet som visar på att miljökvalitetsnormerna klaras. En historik som föreningen funnit klart intressant är att Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund gjorde en luftkvalitetsutredning från samma område¹ år 2005 och som visade på att miljökvalitetsnormerna *inte* klarades. Föreningen har även studerat denna utredning, bifogas, och noterat att en SvD-artikel från 2005 skrev om att luftkvaliteten inte var laglig. Föreningen skickade ett brev till Miljöförvaltningen i Stockholm och frågade hur det kom sig att de två luftkvalitetsutredningarna från 2005 respektive 2013 kom fram till olika mätresultat. Miljöförvaltningens svar (hela svaret i bilaga 2) handlade om trafikmängden:

"Den största skillnaden vad gäller indata är att trafikmängderna på E4an i rapport 1 (2005) prognostiserades till 141 550 fordon per dygn år 2015, medan i rapport 2 (2013) var den siffran 109 000 fordon/dygn (Trafikverkets vägdatatabank). Ca 30 % mer trafik innebär ungefär 30 % mer utsläpp. I detta fall var dessutom dubbdäckandelarna lika, 70 %."

Svaret från Miljöförvaltningen är inte tillfredsställande anser föreningen, utan ger skäl att granska de siffror som förvaltningen hänvisar till. Innan föreningen lägger fram den stora svagheten i luft-kvalitetsutredningen från 2013, vill föreningen framhålla att Miljöförvaltningens svar bekräftar att antalet fordon/(årsmedel)dygn på har E4/E20 Södertäljevägen har en stark koppling till hur stora utsläppen blir vid denna väg.

Valet av årtal 2015 stor svaghet

Föreningen har i sin granskning funnit att valet av årtal, i det här fallet 2015, är extra intressant i luftkvalitetsutredningen från 2013. Utifrån flera aspekter har föreningen kunnat ringa in att den har en stor svaghet i sig och denna svaghet handlar om att luftkvalitetsutredningen har satt årtalet 2015 som prognosår, alltså bara två år fram i tiden.

Följande aspekter vill föreningen lyfta fram som stödjer vår ståndpunkt att årtalet 2015 utgör en stor svaghet i luftkvalitetsutredningen:

- Prognosår fick kritik i bullerutredning. I samma detaljplan som Kv. Månstenen förekommer en bullerutredning. Denna bullerutredning togs fram till samrådsförslaget och hade också räknat på antalet fordon/(årsmedel)dygn på E4/E20 Södertäljevägen till prognosåret 2015. Trafikverket skrev i sitt samrådsyttrande att "bullerutredningen bör uppdateras avseende indata för nuläge och prognos för vägtrafik. Prognosår bör vara minst 2030". Efter kritiken reviderades bullerutredningen och prognosår 2015 byttes ut mot 2030.
- Jämförbara luftkvalitetsutredningar har andra prognosår. I en jämförbar luftkvalitetsutredning som Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund (LVF 2012:15) tog fram för Solna stads räkning var beräkningsförutsättningarna baserade på prognosår 2020. I en annan jämförbar luftkvalitetsutredning som Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund (LVF 2013:2) tog fram för Lidingö stads räkning är beräkningsförutsättningarna baserade på prognosår 2030.

¹ År 2005 gjordes en luftkvalitetsutredning ca 200 m norr om Kv. Månstenen i samband med en detaljplan i hörnet Kristallvägen/Folkparksvägen. Även denna detaljplan låg endast 90m från E4/E20 Södertäljevägen.

- Trafikverket gör bara långtidsprognoser. Av granskad luftkvalitetsutredningen från 2013 får läsaren uppfattningen att Trafikverket hjälpt till att ta fram indata för prognosår för 2015 eftersom utredningen hänvisar till "Trafikverkets vägdatabank". Trafikverket göra dock inte så korta prognoser utan arbetar med prognosår som 2030 och 2050, enligt trafikanalytiker på Trafikverket.

Föreningen konstaterar att luftkvalitetsutredningen från 2013 har bristande beräkningsförutsättningar. Vi vill för länsstyrelsen dock betona att det verkligen centrala i detta ärende är att föreningen funnit stöd för att det finns starka skäl att anta att miljökvalitetsnormerna inte klaras, om prognosåret flyttas bortom 2015.

Miljökvalitetsnormer överskrids förmodligen med framflyttat prognosår

Då luftkvalitetsutredningen stannar vid år 2015 har förening tagit reda på hur förhållandena sannolikt ser ut efter 2015. Föreningen har studerat dels prognostiserade trafikflöden efter 2015 på E4/E20 Södertäljevägen och dels prognostiserade partikelemissioner efter 2015. Det som föreningen funnit är att förhållandena kommer att ändras och det i en skala som föreningen bedömer som så pass betydande att brott mot Miljöbalken förmodligen begås om årtalet flyttas fram 10-15 år fram i tiden. Vidare har föreningen vid granskning funnit att luftkvalitetsutredningen från 2013 å ena sidan talar om betydelsen av att ta hänsyn till alla faktorer i beräkningarna och å andra bortser ifrån att trafiken kommer att öka – trafikmängden förutsetts efter 2015 vara "konstant". Nedan redovisar föreningen mer utförligt den information som använts vid granskningen.

Studerat nutida och framtida trafikflöde på E4/E20 Södertäljevägen

Föreningen har på egen hand sökt upp siffror som kan ge ungefärliga svar på trafikflöden längre fram i tiden än 2015 på E4/E20 Södertäljevägen. Den siffra som föreningen fått fram är 155 000 fordon/(årsmedel)dygn år 2035 (siffran uppges i MKB till Förbifart Stockholm). Den siffra som den reviderade bullerutredningen för Kv. Månstenen redovisar är samma antal fordon/ (årsmedel)dygn men till år 2030. Hur personbilstrafiken kommer att öka generellt i framtiden i bl.a. Stockholm redovisas i Trafikverkets rapport från 2012 "Nationell plan för transport-systemet 2014-2025 - Prognos för personresande". I rapporten framgår att tillväxttalet för Stockholm gällande trafikarbete med personbil kommer att öka med 2,4 procent per år. Räknat mellan år 2010-2030 så innebär det en ökning med 61 procent till 2030, enligt rapporten. Appliceras detta på E4/E20 Södertäljevägen innebär det att antalet fordon/dygn år 2030 kommer vara kring 170 000 och år 2020 kring 137 000 fordon/dygn².

För att ta reda nuvarande trafikflöde har föreningen gjort en slagning i Trafikverkets s.k. Trafikflödeskarta visar att det mellan 2009-2011 (2011 är senaste mätvärde) passerat mellan 111 000-113 000 fordon/(årsmedel)dygn precis i höjd med föreslagen detaljplan Kv. Månstenen, se bilaga 3. Att luftkvalitetsutredningen från 2013 beräknar ett trafikflöde på 109 000 fordon/ (årsmedel)dygn år 2015 ger ett märkligt intryck då trafiken skulle minska till 2015 jämfört med de senaste åren, även om hänsyn måste tas till en viss felmarginal. Ändå ger det fel signaler när luftkvalitetsutredningen från 2013 låter en siffra stå fast som visar på en minskning av trafikflödet när trafiken har ökat under lång tid på de större vägarna enligt de på Trafikverket som föreningen talat med, och trafikflödet lär fortsätta att öka som sagt.

² Uträkningarna på E4/E20 Södertäljevägen bygger på att det år 2010 passerade ca 100 000 bilar/årsmedeldygn. Sedan beräknas antalet bilar 10 respektive 20 år fram i tiden. Därefter tillkommer lastbilar med minst 10 000 fordon/årsmedeldygn



Utsnitt ur Trafikverkets vägtrafikflödeskarta över E4/E20 i höjd med Solberga. Röd streckmarkering visar mätstrecka med årsmedeldygnstrafik. Källa Trafikverket.

Partikelemissioner i framtiden

I föreningens granskning har information om prognoser om partikelemissioner inhämtats. En rapport från Svenska Miljöemissionsdata framtagen 2011 med titeln "Prognoser för emissioner till luft till år 2030" (SMED Rapport Nr 95 2011) har föreningen tagit del av. Här framkommer det att dubbdäcksanvändningen kommer att minska men hur "hur stark den nedåtgående trenden blir beror på flera faktorer t.ex om regeringen inför ytterligare styrmedel (miljözon, skatt etc) (sid. 6)." Enligt rapporten bedöms dubbdäckanvändningen minska i jämn takt fram till 2020 vilket innebär en minskning med 8,8 procent mellan 2009-2020. Sedan bedöms nedgången brytas då rapporten anger att "mellan 2020 och 2030 antas andelen dubbade vinterdäck vara oförändrad". Föreningen är medveten om att nedgången sannolikt går snabbare i Stockholms centralare delar men att andelen dubbdäcksanvändare på en trafikled som E4/E20 Södertäljevägen i framtiden i större grad kommer spegla siffrorna i ovan nämnda rapport, då många på denna väg ska åka till platser på vintern där det krävs vinterdäck. Föreningens bedömning är att det är motiverat att ha marginal i sina beräkningar för att nedgången av dubbdäckanvändningen inte blir så stor, särskilt inte på en trafikled som E4/E20 Södertäljevägen.

Utgångspunkter om trafik och emissioner i granskad luftkvalitetsutredning

Under rubriken "Osäkerheter i beräkningarna" (sid. 11) i granskad luftkvalitetsutredning från 2013 tydliggörs att "Systematiska fel uppkommer när modellen inte på ett korrekt sätt förmår ta hänsyn till alla faktorer som kan påverka halterna. Kvaliteten på indata är en annan parameter som påverkar hur väl resultatet speglar verkligheten. Vidare framgår att det finns osäkerheter i beräkningsscenarier gällande prognostiserade trafikflöden på E4/E20 Södertäljevägen. Föreningen instämmer verkligen i detta med att ta hänsyn till alla faktorer som kan påverka halterna. Därför finner föreningen det synnerligen anmärkningsvärt att det i samma luftkvalitetsutredning, under rubriken "Resultat - PM10-halter för utbyggnadsalternativet år 2015" (sid. 14), står att halterna av PM10 även efter 2015 kommer hålla sig under gränsvärdena för miljökvalitetsnormer, "förutsatt att trafikmängden hålls konstant".

Stockholms Naturskyddsföreningens summering och slutsatser

Föreningen kan efter sin granskning av luftkvalitetsutredningen tillhörande Kv. Månstenen fastställa att det finns starka skäl att ifrågasätta dess beräkningsförutsättningar och därmed dess resultat. Som föreningen visat är det mycket som talar för att det var fel att det väljs en så kort prognostid som år 2015. Resultatet av luftkvalitetsutredningen är att miljökvalitetsnormerna inte överskrids, men i ljuset av att fel prognosår har valts så framstår resultatet som olämpligt att stödja sig på, anser föreningen. Det faktum att utredningen (sid. 14) lägger

in en brasklapp i sina resultatberäkningar gällande PM10 – ” *förutsatt att trafikmängden hålls konstant*” – gör resultatet än mer bristfälligt. Trafiken kommer inte hållas konstant vilket gör att frågan vad som sannolikt kommer att ske med PM10 efter 2015 förblir obesvarad.

I sin granskning har föreningen funnit att förutsättningarna efter 2015 gällande luftkvaliteten inte ser särskilt goda ut. Trafiken kommer att öka rejält och siffror på 155 000 fordon/dygn på E4/E20 Södertäljevägen nämns till år 2030/2035. Även om siffrorna stannar mellan 135 000 – 145 000 fordon/dygn så innebär det en mängd fler utsläppskällor. Föreningen har inte möjlighet att göra egna beräkningar av luftkvaliteten, men kan konstatera faktumet att miljökvalitetsnormerna överskreds när luftkvalitetsutredningen från 2005 räknade på 141 550 fordon/dygn på E4/E20 Södertäljevägen.

En invändning mot att flytta fram prognosåret i luftkvalitetsutredningen, skulle kunna vara att en ökad mängd bilar på E4/E20 Södertäljevägen ändå inte skulle påverka luftkvaliteten, eftersom färre bilar kommer köra med dubbdäck i framtiden. Föreningen har studerat emissionsprognoser för att studera om invändningen vore rimlig. Det som framkommit då är att nedgången av dubbdäcksanvändare dels är förknippat med en rad politiska antagen (regeringen inför ytterligare styrmedel som miljözon, skatt etc.) och dels så verkar dubbdäcksanvändningen inte gå ner särskilt snabbt och nedgången väntas plana ut 2020-2030. Eftersom E4/E20 Södertäljevägen är en motortrafikled lär det dessutom vara svårare att styra dubbdäcksanvändningen, anser föreningen. Miljöförvaltningens egna svar som återfinns i bilaga 2 styrker också det faktum att mängden bilar på E4/E20 Södertäljevägen har stor betydelse för luftkvaliteten, ” *Ca 30 % mer trafik innebär ungefär 30 % mer utsläpp*”. Detta sammantaget gör att denna invändning inte bör anses rimlig.

Föreningens bedömning och slutsats är att ett framflyttat prognosår, 10-15 år framåt i tiden, förmodligen skulle generera ett motsatt resultat än det luftkvalitetsutredningen kom fram till för Kv. Månstenen – alltså att miljökvalitetsnormerna skulle överskridas, eller riskera att överskridas. Således skulle detaljplanen för kv. Månstenen strida mot Miljöbalken.

Att en ny luftkvalitetsutredning görs för att skapa klarhet vore mycket lämpligt anser föreningen, utifrån den granskning som gjorts. Föreningen anser då att:

- Luftkvalitetsutredningen görs om med förslagsvis 2030 som prognosår, likt den reviderade bullerutredning för kv. Månstenen som nu har 2030 som prognosår
- Luftkvalitetsutredningen räknar med större marginaler för att trafikflödena sannolikt kommer att öka tämligen kraftigt på E4/E20 Södertäljevägen
- Luftkvalitetsutredningen räknar med större marginaler för att partikelemissionerna inte kommer minska mer på E4/E20 Södertäljevägen än vad som redovisas i rapporten ” *Prognoser för emissioner till luft till år 2030*”.

Granskning och faktainsamling genomförd av
Anders Tranberg, vice ordf. Stockholms Naturskyddsförening

Referenser

Bernström Akustik. Bullerutredning. Kv. Månstenen, Solberga – redovisning av trafikbuller. 2012 rev 2013-05-04.

Gustafsson, T och Jerksjö, M. Prognoser för emissioner till luft till 2030. Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMED Rapport Nr 95 2011). 2011.

Stadsbyggandkontoret, Stockholms stad. Samrådsredogörelse – Detaljplan för del av fastigheten Västberga 1:1, område vid kv Månstenen, i stadsdelen Solberga, Dp 2010-16279-54. 2013.

Stadsbyggandkontoret, Stockholms stad. Pågående planarbete. Projektnamn : Område vid kv Månstenen. Del av Västberga 1:1.

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2010-16279&rid=75456&flg=0&subtyper=Planf%c3%b6rslag,&plantype=Planf%c3%b6rslag>

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund. Luftutredning vid kv Månstenen i Solberga. (LVF 2013:5). 2013.

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund. Luftutredning vid Kristallvägen, Akvamarinen 1, Stockholms Stad (LVF:2005:18). 2005.

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund. Luftkvalitetsutredning för Södra Kungsvägen, Lidingö (LVF 2013:2). 2013.

Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund. Kv. Pyramiden och kv. Farao i Arenastaden, Solna (LVF 2012:15). 2012.

Svenska Dagbladet 2 oktober 2005 "Ja till bostäder vid motorvägar"
http://www.svd.se/nyheter/inrikes/ja-till-bostader-vid-motorvagar_462725.svd

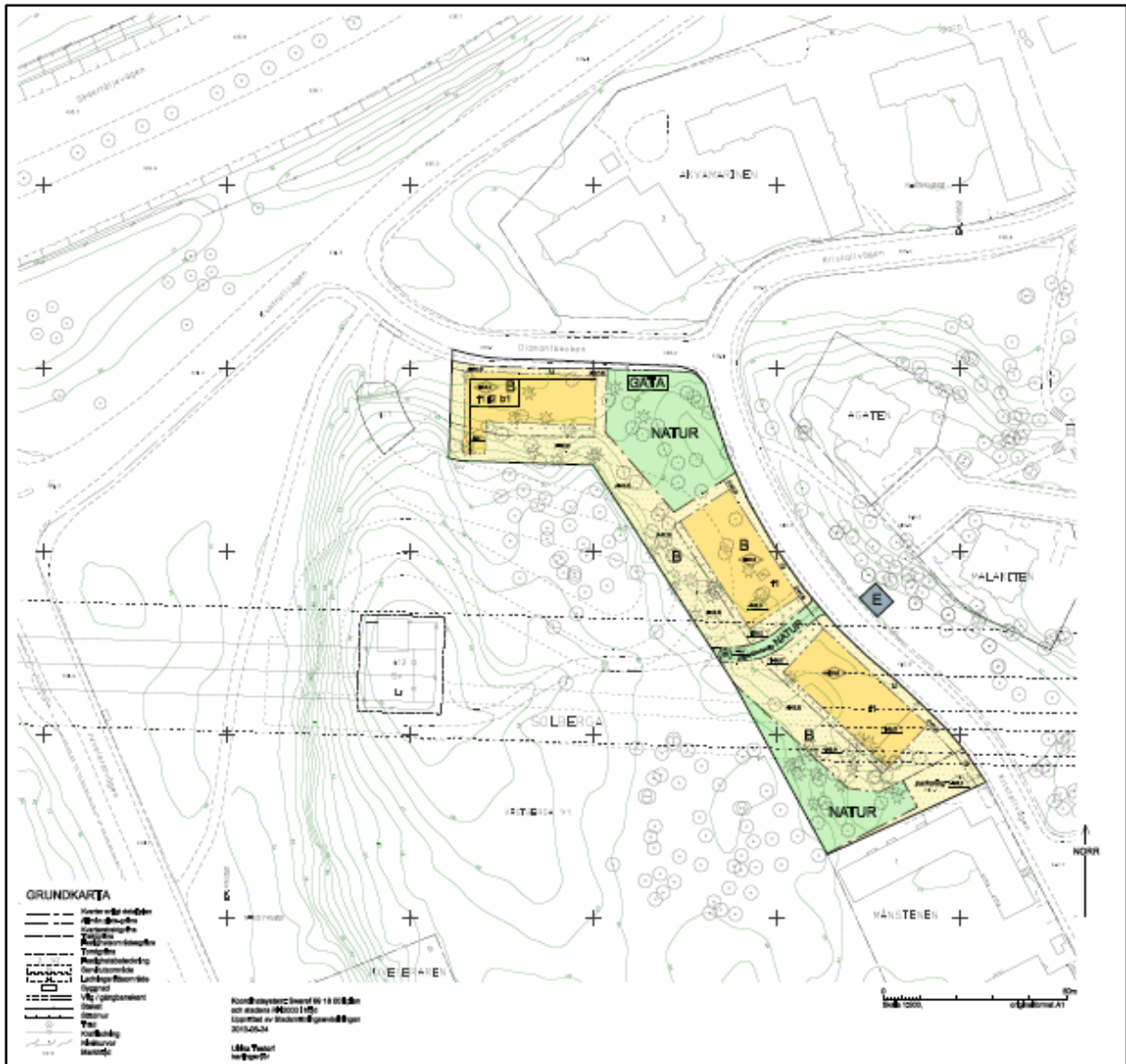
Trafikverket. Nationell plan för transport-systemet 2014-2025 – Prognos för personresande. 2012.

Trafikverket. Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan Förbifart Stockholm. 2011-06-13 rev 2012-11-05, 2013-02-01.

Trafikverket. Trafikverkets vägtrafikflödeskarta.
<http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#> (2013-08-16)

Trafikverket. Muntlig och skriftlig kontakt med trafikanalytiker 2013-08-09.

Bilaga 1



Urklipp ur plankarta kv. Månstenen. Källa Stadsbyggnadskontoret.

Bilaga 2

Hej!

Det är vi på SLB-analys vid Miljöförvaltningen som har gjort spridningsberäkningarna, vilka jag nu bifogar.

Den största skillnaden vad gäller indata är att trafikmängderna på E4an i rapport 1 (2005) prognostiserades till 141 550 fordon per dygn år 2015, medan i rapport 2 (2013) var den siffran 109 000 fordon/dygn (Trafikverkets vägdatatabank). Ca 30 % mer trafik innebär ungefär 30 % mer utsläpp. I detta fall var dessutom dubbdäckandelarna lika, 70 %.

Skillnaden i trafikmängd förklarar förmodligen det mesta, men även att olika emissionsdatabaser används olika år. Dessa uppdateras ju årligen och jämförs ständigt med mätningar på olika platser för att avspegla hur luftsituationen förändras.

Med vänlig hälsning:

Lars Burman
Miljöutredare
SLB-analys

Direktnr: 08-508 28 922
Mobilnr: 076-12 28 922
Faxnr: 08-508 28 808
Epost. lars.burman@slb.nu
www.slb.nu

Miljöförvaltningen
Box 8136, 104 20 Stockholm
Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4
Telefon: 08-508 28 800 (vx)
Faxnr. 08-508 28 808
www.miljo.stockholm.se



Avsnitt: 10830158 Län: AB Vägnummer: 4

Presentation av årsmedeldygnstrafik

Avsnitt	Fr o m	Till	Mätkod	Mätår	Mätriktning	ÅDT(OS) Fordon	ÅDT(OS) Lastbilar	ÅDT(OS) Axelpar
10830158	1994-01-01	1998-01-01	2	1992	1	48570±(11%)	2890±(18%)	51460±(11%)
10830158	1998-01-01	2002-01-01	3	1998	1	48500	3850	
10830158	2000-05-31	2000-12-01	3	1998	2	48500	3850	53900
10830158	2000-12-01	2002-01-01	3	1998	2	48500	3850	53900
10830158	2002-01-01	2006-01-01	3	2002	0	105500	7950	110800
10830158	2002-01-01	2006-01-01	3	2002	1	53000	4100	55600
10830158	2002-01-01	2006-01-01	3	2002	2	52500	3850	55100
10830158	2006-01-01	2010-01-01	3	2006	0	110000		
10830158	2006-01-01	2010-01-01	3	2006	1	54900		
10830158	2006-01-01	2010-01-01	3	2006	2	55100		
10830158	2010-01-01	2011-01-01	3	2009	1	54290		58090
10830158	2010-01-01	2011-01-01	3	2009	2	59760		63950
10830158	2011-01-01	9999-12-31	3	2011	1	52240		56420
10830158	2011-01-01	9999-12-31	3	2011	2	59030		63750

Fältförklaring

Beräkning av medelantal axlar för lastbilar

Mätår: 0

Riktning 1	Riktning 2	Totalt

Presentation av medelhastigheter

Mätperiod	Skylt.hast	Dag (06:00 - 22:00)				Natt (22:00 - 06:00)				Hela mätperioden			
		PU	PS	LU	LS	PU	PS	LU	LS	PU	PS	LU	LS

Trafikverkets vägtrafikflödeskarta, hämtat ifrån

<http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#>