

Till

Miljö- och energidepartementet

m.registrator@regeringskansliet.se

kopia till

petter.hojem@regeringskansliet.se

En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige Del 1

Delbetänkande av Miljömålsberedningen

SOU 2016:47

Synpunkter från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen kommenterar här bara några delar av remissmaterialet och då främst aspekter avseende transportsektorn

ARG befarar att de mål som beredningen satt upp för transportsektorn inte är tillräckliga utan bör tidigareläggas. Samtidigt tyder nuvarande utveckling avseende resande, val av transportmedel, nybilsförsäljning, utveckling avseende drivmedel mm inte på att av beredningen uppsatta mål och av Sverige uppsatta mål avseende fosillbränsleoberoende och klimatmål kommer att kunna hållas. Detsamma gäller mål avseende transportsektorns påverkan på luftkvalitet och hälsoläge.

ARG vill inledningsvis göra några påpekanden om hur klimatgasutsläpp bör beräknas.

Vid angivelser av hur mycket koldioxidutsläpp som släpps ut per individ boende inom ett visst område såsom Stockholm/stockholmsregionen räknas ofta endast utsläpp som sker vid produktion inom området. ARG anser att det vore riktigare att räkna med utsläpp från all produktion, var den än sker, av de varor som exempelvis stockholmare konsumerar. Detta bör absolut gälla för exempelvis bilar och drivmedel. Räknas varors livscykelperspektiv in är den genomsnittliga stockholmarens koldioxidutsläpp 4-5 gånger större än vad som normalt anges.

Vi vill också särskilt påtala att användning av förnybara drivmedel, biodrivmedel och el, inte är koldioxidneutral förrän produktionen av dessa, inbegripet bland annat odling av växtmaterial och förädling, och transporter av drivmedlen inte orsakar koldioxidutsläpp. Detta förutsätter bland annat att el produceras utan koldioxidutsläpp och inte genom förbränning av olja eller kol inom Europa/globalt. Eventuellt framtida överskott i Sverige av ren el bör exporteras, inte användas som drivmedel för biltransporter som kan ersättas av kollektivtrafikresande.

Livscykelperspektivet bör följas för uträkning av koldioxidutsläpp orsakade av varor som konsumeras och används av de boende inom regionen. Exempelvis har en ny elbil, redan vid produktionen gett upphov till koldioxidutsläpp som motsvarar ett stort antal års drivmedelsförbrukning med en äldre bensindriven bil.

Dessutom kommer, om det någonsin går, omställningen till koldioxidneutral bilpark och koldioxidneutrala drivmedel ta mycket lång tid. Koldioxidneutrala drivmedel kommer globalt vara en bristvara under överskådlig tid.

Det framgår också idag, än tydligare än tidigare, att en betydande andel av de nya bilar som säljs, i normal körning, inte klarar de testresultat som anges avseende utsläpp av föroreningar som kväveoxider, partiklar och koldioxid. Detta försvårar givetvis ytterligare uppfyllandet av klimatmål, fossilbränsleoberoende och en god hälsa hos trafikanter och befolkning.

Trafikarbetet med bil måste bland annat pga ovan nämnda skäl minska kraftigt, inte minst i storstadsregioner, om klimatmålen skall kunna nås. Detta är inte möjligt om vår storstadsregion, med accepterade från regering och riksdag, bygger Förbifart Stockholm och/eller Östlig förbindelse.

ARGs kommentarer angående två av Miljömålsberedningens förslag

Kommentar 1

Miljömålsberedningens föreslår i sammanfattningen sid 27:

- Att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål ser över och vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen.
- Att det införs bestämmelser om konsekvensanalys avseende effekter på klimatet i kommittéförordningen och förordning om konsekvensutredning vid regelgivning.

ARG finner ovanstående alldeles utmärkt. Dock visar erfarenheten från bland annat utredningsarbetet och beslut avseende infrastrukturprojektet Förbifart Stockholm att beslut avseende behovet av konsekvensanalys och bedömning av densamma inte

får ligga i politikers händer. Man kan inte rösta bort klimathotet och inte heller rösta om ett infrastrukturprojekt är gynnsamt, neutralt eller motverkande klimatmålen. Kompetenta opolitiska bedömare som Naturvårdsverket, SIKa (numera ersatt av Trafikanalys), fristående klimat- och trafikforskare har under lång tid framfört att motorvägen Förbifart Stockholm motverkar klimatmålen och har en ur klimatsynpunkt negativt strukturerande effekt på samhället under en mycket lång tidsperiod. Detta har inte lett till några åtgärder om ens några kommentarer från beslutande politiska organ. Experter inom myndigheter som Länsstyrelsen är tandlösa eftersom den politiska ledningen kan och har ändrat tjänsteutlåtanden. Detsamma gäller kommunens organ som miljöförvaltningen.

Föreslagna konsekvensanalysverksamhet måste därför skötas av någon form av opolitiskt tillsatt expertråd förslagsvis organiserat via Naturvårdsverket. Man bör dock observera att även statliga verk har blivit tillsagda hur de skall agera när det gäller frågor som berör Förbifart Stockholm. Trafikverket har för övrigt en egen miljöexpertis som sedan 2010 framfört att biltrafiken måste minska i Sverige, mest i storstadsregionerna, om Sveriges klimatmål skall kunna nås. Detta tycks dock inte ha nått fram till de vägbyggande avdelningarna inom Trafikverket. Beträffande Förbifart Stockholm kan konstateras att efter regeringens tillståndsgivning 2009 fanns inte någon möjlighet att få projektet överprövat ur klimatsynpunkt.

ARGs förslag är:

-att ett opolitiskt expertråd för climateffektsanalyser inrättas förslagsvis med hjälp och ledning av Naturvårdsverket.

Till detta råd skall politiker kunna ställa frågor avseende olika diskuterade/planerade projekt. Det skall också vara möjligt för miljöorganisationer mfl att begära att projekt som Förbifart Stockholm analyseras ur klimatsynpunkt oavsett vilka politiska beslut som har fattats avseende dessa, oavsett om de ingår i regionplaner mm. Eftersom samhället inte har råd/tid att låta projekt genomföras som under decennier kraftigt låser fast samhället i en utveckling som motverkar klimatmålen såsom Förbifart Stockholm måste även politiskt beslutade projekt, även om byggnationen påbörjats, kunna anmälas till expertrådet för analys ledande till ändrade beslut. Om expertrådet finner ett infrastrukturprojekt olämpligt ur klimatsynpunkt skall politiska beslut inte kunna väga tyngre än expertgruppens analys. Förbifart Stockholm är ett projekt som omedelbart bör analyseras av ett expertråd och överprövas.

Kommentar 2

I sammanfattningen sid 44 står:

Begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort

□ Andelen persontransportresor med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot målet att på sikt fördubbla marknadsandelen för gång-, cykel-, och kollektivtrafik.

ARG anser att 25 procent gång-, cykel-, och kollektivtrafik 2025 är en alltför blygsam siffra även för Sverige som helhet.

Vi förvånas särskilt att beredningen under rubriken "Begränsade utsläpp från vägtrafik i tätort" inte anger något mål för andelen gång-, cykel-, och kollektivtrafik inom tätorter såsom storstadsregioner. Där borde målsättningen vara så nära 100% som möjligt. Oavsett drivmedel för en bil är denna inte konkurrenskraftig ur klimatsynpunkt i tätort/storstadsregion jämfört med gång-, cykel-, och kollektivtrafik.

Miljömålsberedningen betonar visserligen behovet av gång-, cykel-, och kollektivtrafik och ändrat beteende. ARG anser dock att beredningens remissmaterial i alltför stor utsträckning framhåller förhoppningen om att teknisk utveckling, nya fordon, nya drivmedel skall lösa problematiken med klimatet. Teknikutvecklingen är givetvis viktig men utan beteendeförändring kommer Sverige och övriga världen vara långt ifrån klimatmålen och god luftvård under överskådlig tid.

Exempel från Stockholmsregionens infrastrukturplanering

Eftersom ARG studerat Stockholmsregionens infrastrukturplanering under mer än 25 år vill vi här motivera ovanstående synpunkter genom att kommentera planeringen av stadsmotorvägarna Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse med utgångspunkt från RUFSS 2010 och RUFSS 2050.

I samrådsunderlaget till RUFSS 2050 diskuteras värdet av satsningar på kollektivtrafik, cykling, att få fler att byta från bil till andra färdmedel, samtidigt som det framhålls att alla trafikslag måste komma fram och att satsningar även kan krävas i vägnätet. Man tycks fortfarande inte fullt ut våga ta ställning för miljö- och klimatvänliga transportmedel som kollektivtrafik och cykel i planeringen av Stockholmsregionens trafiksystem. Detta är märkligt med tanke på de klimatförändringar som världen börjat se och står inför och de skarpa krav på minskning av koldioxidutsläpp som inte minst västvärlden nu ställs inför.

Nu är det hög tid att i handling visa att man i huvudstadsregionen verkligen vill förstärka kollektivtrafikresandet i förhållande till det privata bilresandet och sluta bygga stadsmotorvägar som Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse. Dessa kommer enligt all forskning stimulera till bilresande, bland annat till arbetsplatser som kan nås med kollektivtrafik, i synnerhet om kollektivtrafiken byggs ut, blir turtätare och bekvämare. Vi vill även framhålla värdet av färjependlingslinjer, exvis från Ekerö till stadskärnan. Lägre kollektivtrafiktaxor, enklare betalningssystem, även biljettsystem gemensamma över länsgränser har stor betydelse. Genom minskat privatbilsresande kommer nyttotrafiken fram på nu befintligt vägnät.

I samrådsförslaget till RUFSS 2050 finns två alternativ, sid 87 och framöver. A-alternativet innehåller biltunneln Östlig förbindelse med antingen busslinjer eller vid sidan av biltunneln en spårförbindelse. B-alternativet har inte Östlig förbindelse utan i stället en tunnelbanelinje över Saltsjö-Mälarsnittet med icke angiven placering. B-alternativet innebär lägre biltrafikandel än idag, medan A-alternativet ligger på samma nivå som idag. Skillnaden i prognostiserad biltrafikandel kan delvis bero på att ny bebyggelse i B-alternativet är mer centrerad till regionens centrala del och till de yttre regionala stadskärnorna, men en betydande orsak lär naturligtvis vara att alternativ A innehåller ännu en ny stadsmotorväg, Östlig förbindelse.

ARG har i ett flertal sammanhang/remissvar av detaljplaner mm framfört att Förbifart Stockholm inte bör byggas eftersom den skulle medföra en kraftig ökning av biltrafiken i regionen, inte minst pga ökad bilpendling till arbetsplatser som annars kan nås via kollektivtrafik. Enligt MKB till arbetsplan 2009 byggs Förbifart Stockholm främst för arbetspendling med bil inom regionen. Trafiken förbi regionen beräknas bara komma att utgöra cirka 2% av trafiken på leden. Förbifart Stockholm kommer även att leda till en rad miljöproblem, buller och försämrad luftkvalitet i ett flertal naturmiljöer och boendemiljöer under bygg- och driftsfas.

Vid framtagandet av RUFSS 2010 var Förbifart Stockholm inte förhandlingsbart utan framställdes som en förutsättning för RUFSS-planeringen. Detta samtidigt som det framkom i samrådshandlingarna att miljömålen i regionen inte skulle nås med RUFSS-planen. Hanteringen av detta är oacceptabelt. I ARGs remissvar från oktober 2009 står bland annat:

”- att det är olyckligt att RUFSS förutsätter en motorvägsförbindelse mellan södra och norra delen av länet, dessutom i båda alternativen. Alternativa kollektivtrafiklösningar berörs inte. Detta ser vi som en stor brist och föreslår därför en fördjupad studie av kollektivtrafiklösningar.”

Under rubriken *”RUFSS och MKB, övergripande synpunkter från ARG”* står:

”RTKs förslag till MKB för RUFSS 2010 visar att åtaganden och mål avseende klimat, naturmiljöer, rekreation, regional grönstruktur, bostadsnära natur, skydd av vattenmiljöer, klimateffektiva transportval, energianvändning mm inte nås. På punkt efter punkt är det uppenbart att

det är valda infrastrukturprojekt, inte minst Förbifart Stockholm som är av avgörande betydelse för att åtaganden/ miljömål inte kan nås. I miljökonsekvensbeskrivningen sägs också att: "Infrastruktursatsningarna i Stockholmsöverenskommelsen har utgjort ett grundantagande för de båda strukturalternativen. Genom att välja denna del av överenskommelsen som given, men inte den del som anger mål för vägtrafikens utsläpp av klimatgaser, har planeringen utgått från en utgångspunkt där väsentliga miljöaspekter inte integrerats i planen."

I länsstyrelsens regionala klimatutredning 2013 konstaterades sedan att regionen skulle nå sina klimatmål 2030 om det inte vore för Förbifart Stockholm. Nu når man dem inte, enligt utredningen.

ARG hävdar att utredningsmaterialet och bedömningen av Förbifart Stockholm avseende miljö- och klimatmässiga och även samhällsekonomiska konsekvenser har allvarliga brister och bör göras om. Även om planering och inledande arbeten genomförts finns det stora vinster ur miljö, klimat och ekonomisk synvinkel att stoppa utbyggnaden. Investeringskostnaden anges till 31,4 miljarder i 2013 års penningvärde och är tillsammans med lånekostnader cirka 45 miljarder. Förutom statsbidrag på 6-7 miljarder skall dessa pengar betalas genom att 80-90 % av förväntade trängselskattsintäkter fram till 2050-talet används till Förbifart Stockholm och inte till kollektivtrafik. Detta samtidigt som landstinget har miljardbrister i sin investerings-budget för kollektivtrafiken.

Om vägtrafiken inte ökar enligt prognosen för Förbifart Stockholm, dvs med 69% i regionen och med drygt 30% över tullsnittet mot innerstaden, kommer låneskulden inte vara avbetald på 2050-talet och kan även komma att växa. Skulle trafiken öka enligt prognosen skulle detta medföra dubbelt så stora klimatgasutsläpp från trafiken i regionen jämfört med vad som är acceptabelt om Sveriges klimatmål skall kunna nås. För att klimatmålen skall kunna nås krävs enligt Trafikverket en minskning av biltrafiken i storstadsregionernas tätortsområden med 30% till 2030. Skulle regionen, vilket är rimligt att antaga och begära, trots byggande av Förbifart Stockholm vilja arbeta för biltrafikminskning och klimatmål blir låneskulden cyniskt nog helt ohanterbar.

Infrastrukturplaneringen i en storstadsregion som Stockholms har avgörande betydelse för samhällsbyggnaden och val av färdmedel. Stadsmotorvägar som Förbifart Stockholm och Östlig förbindelse ökar kraftigt biltrafiken och allehanda utsläpp. Dessutom minskar resurserna till kollektivtrafik och cykelbanor mm. Arbetsplanen, samhällsekonomiska kalkylen, finansieringsplanen mm för Förbifart Stockholm bygger som sagt på att vägtrafiken i regionen skall öka med 69% till 2035. För Östlig förbindelse finns antagande om 50% biltrafikökning till 2030-talet.

Konsekvenser av Förbifart Stockholm

Eftersom ARG i första hand studerat handlingar och utredningar avseende Förbifart Stockholm kommenterar vi nedan konsekvenser av denna led lite extra.

1. Klimatmål

Förbifart Stockholms planering, samhällsnytta och finansiering via trängselskatt förutsätter cirka 70% ökning av trafiken i regionen och ökning av innerstadstrafiken och trafiken över nuvarande tullsnitt med drygt 30% till 2035 jämfört med 2007. Detta skulle medföra dubbelt så stora klimatgasutsläpp från trafiken i regionen jämfört med vad som är acceptabelt om Sveriges klimatmål skall kunna nås. Trafikverkets miljöexpertis talar om behovet av att minska biltrafiken i Sverige, allra mest i storstad, för att klimatmålen till 2030 skall kunna nås.

2. Finansiering

När trängselskatten infördes i Stockholm 2007 sjönk biltrafiken över vägtullssnittet med ca 20%. Därefter har biltrafiken till och från Stockholms innerstad och regioncentrum, på Essingeleden och över Saltsjö-Mälarsnittet inte ökat, snarare minskat. En viss ökning sågs på vissa vägavsnitt 2015 när Norra Länken öppnades. Enligt hittills presenterade rapporter har höjda trängselavgifter och trängselskatt på Essingeleden sedan årsskiftet 2016 minskat biltrafiken och trängseln på Essingeleden och trängseln in och ut från innerstaden.

Skulden för Förbifart Stockholm kan på 2050- talet vara omkring 20- 30 miljarder om biltrafiken inte ökar. Är det inte dags att ta detta på allvar?

Man kan således med fog hävda att Förbifart Stockholm inte är finansierad, då finansieringen huvudsakligen bygger på att trängselskatten ger tillräckliga intäkter.

Kan för övrigt trängselskatten ge 9 miljarder till T-baneutbyggnad, enligt 2014 års överenskommelse, om Förbifart Stockholm byggs?

3. Kollektivtrafik

Förbifart Stockholm är på grund av sin dragning inte anpassad för busstrafik. Förbifart Stockholm minskar på olika sätt förutsättningarna för utbyggnad av effektiv kollektivtrafik i regionen. Detta gäller såväl avseende trafikantunderlag som finansiella resurser. Förväntad tunnelluftskvalitet är ytterligare ett problem.

4. Störningar i natur- och boendemiljöer:

Förbifart Stockholm ger kraftiga störningar i naturmiljöer/reservat och boendemiljöer under såväl byggnads- som driftsfas i form av ökat buller, försämrad luftkvalitet, ökat nedfall av föroreningar samt barriäreffekter. Inte minst gäller det befolkningen och naturmiljön på Järvafältet och i bostadsområden kring trafikplatser som Vinsta och

Skärholmen. Längs hela tunnelsystemet, reservat och boendemiljöer, riskerar inläckage av grundvatten i tunnlarna, som beräknas kunna uppgå till 1,4 miljarder liter per år, leda till skador på natur, biotoper och hus. Föroreningsrisk föreligger vid avyttring av detta vatten till Mälaren och/eller Östersjön. Det framgår att om vattnet inte kan renas tillräckligt kommer det att tillföras Östersjön, vilket är oacceptabelt.

Vattenkvaliteten, i synnerhet i Mälaren, regionens dominerande dricksvattentäkt, riskerar också att under byggtiden försämrats av avgaser/föroreningar från arbetsfordon, färjor och pråmar och genom olyckshändelser vid fartygstransporter och hamnverksamhet och under drifttiden av avgaser/föroreningar från trafiken på Förbifart Stockholm.

5. Tunnelluftskvalitet:

Trafikverket har sedan 2012 utlovat riktvärden för tunnlar. Ett löfte gällde våren 2015, numera under 2016, men ingenting har ännu hörts. Halterna av kväveoxider och partiklar i tunnlarna beräknas bli 50-100 gånger över miljökvalitetsnormer för ytläge och jämfört med stadens värsta gator. Ökad risk för förtida död hos arbetspendlare som åker genom Förbifart Stockholm beräknas till cirka 10%. Närmare 40 procent av befolkningen, lung- och hjärtsjuka, allergiker och andra överkänsliga, yngre, gravida och äldre behöver avrådas från att färdas genom Förbifart Stockholms tunnlar på grund av risk för akuta eller långsiktiga hälsoeffekter. Hälso problemen kan bli mycket större än beräknade eftersom passagetiden, ca 15 minuter, förutsätter en hastighet om 90 km/tim som under rusningstrafik kan komma att minska till 20-30 km/tim.

Vi bifogar även en skrivelse från hösten 2014 med faktasamling om Förbifart Stockholm utarbetad av arbetsgrupp inom nätverket Stoppa Förbifart Stockholm: **”Till dig som i egenskap av politiskt ansvarig kommer att ha en avgörande betydelse för Sveriges och Stockholmsregionens framtida utveckling”** Vilka föreningar som ingår i nätverket framgår av denna skrivelse.

Vi citerar här nedan en debattartikel i ETC <http://www.etc.se/debatt/foelj-klimatavtalet-skrota-forbifarten> som kommenterar Trafikverkets senaste ”klimatrapport” om trafiksektorn. I denna rapport framhålls att biltrafiken måste minska speciellt i storstadsregionernas tätortsområden för att Sveriges klimatmål skall kunna nås.

I debattartikeln i ETC skriven av naturskyddsföreningarna i Stockholms län och stad, Klimataktion Stockholm och Jordens Vänner Stockholm står bland annat:

”Den 30 juni kom Trafikverkets rapport ”Åtgärder för att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser – ett regeringsuppdrag”. Det ursprungliga underlaget till ny infrastrukturplan från november 2015 hade enligt flera myndigheter och bedömare brister avseende klimatmålen. Ett

klimatunderlag framtaget av Trafikverket hade mörkats. Av denna rapport (som ändå inte tar hänsyn till Parisöverenskommelsens skärpningar) framgick att det inte räcker med energieffektivisering och förnybara bränslen. Biltrafiken i Sverige måste också minska med 10–20 procent till 2030, och med 30 procent i storstadsregionernas tätortsområden. Med nuvarande planering inräknat Förbifart Stockholm beräknas biltrafiken istället öka med 30 procent i riket till 2040.

I slutsatserna i den nya rapporten står: "Trafikverket bedömer att nuvarande vägkapacitet är i stort sett tillräcklig och föreslår därför att man bör vara restriktiv med större investeringar i väginfrastruktur för ökad kapacitet." I rapporten står också att "utveckla bebyggelse och infrastruktur tar tid och går det dessutom i fel riktning finns stor risk att man låser in sig i system som innebär stora koldioxidutsläpp och hög resursanvändning".

Slutsatsen av Trafikverkets rapporter är uppenbarligen att satsningar på kollektiva färdmedel måste prioriteras istället för nya vägar, särskilt före stadsmotorvägar i en storstadsregion som Stockholm. Kollektivtrafiken i Stockholm är i ett utsatt läge med bristande underhåll, besparingar på busslinjer, höjda taxor och miljardbrister i landstingets investeringsbudget. Samtidigt är cirka 80–90 procent av alla trängselskatteinkomster fram till 2050-talet reserverade för Förbifart Stockholm.

Nu ligger det på regering och riksdag att våga tänka om och ta vetenskapen och medborgarnas engagemang på allvar. Det gäller att omedelbart börja spara in på redan planerade och påbörjade motorvägsbyggen som Österleden och Förbifart Stockholm. Miljardrullningen måste slussas över till kollektivtrafik och cykelvägar där de gör nytta för klimatet och jordens överlevnad. Att förstå detta men inte handla, måste betraktas som ett brott mot nuvarande och kommande generationer. Vi har kommit till vägs ände."

Slutord från ARG avseende Stockholmsregionens och Sveriges infrastrukturplanering

Stockholmsregionens planverksamhet och infrastrukturplanering har avgörande betydelse för att ge dagens unga och kommande generationer en möjlighet till ett drägligt liv med klimatmål och ekonomi i balans och med kommunikationer som ger rörelsefrihet och god hälsa. Detta förutsätter i en storstadsregion som Stockholms en satsning som möjliggör minskad biltrafik och ger en kraftfull utbyggnad av effektiv kollektivtrafik och cykelbanor och en klimatsmart samhällsplanering i övrigt.

Förbifart Stockholm motverkar allt detta varför regionen först av allt bör ompröva denna led. Ännu finns tid att stoppa byggnationen och att spara över 30 miljarder i investeringskostnad, öka utbyggnaden av kollektivtrafiken och möjliggöra att nuvarande och kommande klimatmål skall kunna nås.

Det är oansvarigt att belasta framtida generationer med Förbifart Stockholm och andra stadsmotorvägar såsom Östlig förbindelse. Den skuldbörda dessa medför i form av omfattande miljö-, klimat- och hälsomässiga samt ekonomiska konsekvenser och minskad rörelsefrihet via miljövänliga transportmedel kommer inte att kunna klaras och kompenseras av kommande generationer. Den internationella överenskommelsen från Parismötet med det nya klimatmålet att sträva mot en maxhöjning av jordens medeltemperatur på 1,5 grader ökar dessutom kraven.

ARG framhåller härmed att det är nödvändigt för regionen och Sverige, för att nå fossilbränslefrihet och klimatmål, att stoppa byggnationen av Förbifart Stockholm liksom planeringen av Östlig förbindelse. Detta är enligt vårt förmenande den viktigaste åtgärd som kan göras inom regionen för att miljö-, klimat och transportpolitiska mål skall kunna nås i regionen och i Sverige. Detta är också viktigt för att kunna upprätthålla goda rekreationsmöjligheter och boendemiljöer och en god hälsa bland befolkningen.

Fortsatt korrespondens önskas till nedanstående postadress eller per mail, i första hand till ARGs mailadress, se nedan.

Hässelby 18 oktober 2016

Med vänlig hälsning



Stig Sjöstedt
ordförande i ARG
e-post: stig.r.sjostedt@telia.com

Postadress:
Arbetsgruppen Rädde Grimstaskogen
c/o Anne Lundequist
Abiskovägen 14, 162 68 Vällingby
e-post: grimstaskogen@yahoo.se

Bilaga, se separat fil:

Nätverket Stoppa Förbifart Stockholm:

"Till dig som i egenskap av politiskt ansvarig kommer att ha en avgörande betydelse för Sveriges och Stockholmsregionens framtida utveckling"

Stoppa_Forbifart_Stockholm_Faktasamling_okt_2014.pdf