

Detta dokument innehåller:

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens skrivelse till Trafikverket, 2011-08-11, angående arbetsplan/MKB

Ingår i ARGs yttrande angående Stadsbyggnadskontorets detaljplanesamråd

Består av 3 samlade delar med de äldre separata sidnumreringarna kvar i höger överkant. Alla **sidhänvisningar** i indexeringslistan är dock för pagineringen i underkant på denna pdf.

- ARGs huvudskrivelse 2011 angående arbetsplan med MKB (6 sidor)
- Bilaga 1: ARGs extra kommentar om Förbifart Stockholms påverkan på trängsel, energiåtgång och klimatgasutsläpp (4 sidor)
- Bilaga 2, ARGs skrivelse arbetsplan 2009 (21 sidor)
Vissa aspekter kommenteras mer utförligt i denna

Indexeringslista

ARGs huvudfrågor beträffande Grimsta naturreservat och Norra Lovö: (A-H i huvudskrivelse 2011)

A) Hamnar med hamnplan på Mälarstranden mitt emot Grimstaskogen med väg för lastbilstransporter med maskiner, material samt transportband för schaktmassor med anslutning till arbetstunnel på Norra Lovö.

och

B) Rekreativvärde inom Grimsta Naturreservat och Norra Lovö.

Huvudskrivelse 2011, punkt A-B (s 2-3)

Bilaga 2, Skrivelse 2009, punkt A-C (s 15-18)

C) Byggnation och permanent installation av ELDU-schakt i Grimstaskogen.

Huvudskrivelse 2011, punkt C (s 3)

Bilaga 2, Skrivelse 2009, Rubrik Friskluftsintag för eldriftsutrymme (ELDU) på strandpromenaden (s 20)

Bilaga 2, Skrivelse 2009, punkt E (s 21-22)

D) Påverkan på grundvatten

Huvudskrivelse 2011, punkt D (s 4)

Bilaga 2, Skrivelse 2009, punkt D (s 19-21)

E) Påverkan på Mälarvattnet

Huvudskrivelse 2011, punkt E (s 4)

Bilaga 2, Skrivelse 2009, punkt F (s 23-24)

F) Råcksta träsk

Huvudskrivelse 2011, punkt F (s 4)

Bilaga 2, Skrivelse 2009, Rubrik Råcksta träsk (s 20)

G) Trafikökning Bergslagsplan

Huvudskrivelse 2011, punkt G (s 5)

Bilaga 2, Skrivelse 2009, Rubrik: Bergslagsplan, en port till Grimstaskogen, Tpl Vinsta (s 24-26)

H) Lunda trafikplats

Huvudskrivelse 2011, punkt H (s 5)

Bilaga 2, Skrivelse 2009, Rubrik: Utebliven upp/nedfart vid Lunda (s 25-26)

ARG avseende bl.a. luftkvalitet, klimat, energi, hälsoaspekter, ekonomi

Huvudskrivelse 2011, punkt I, (s 5-6) (ARG kräver nya beräkningar)

Bilaga 1: hela bilagan (s 8-11)

Bilaga 2, skrivelse 2009, (s 27-32)

ARGs kommentarer angående miljöer utanför Hässelby/Vällingby

Konsekvenser för natur-, kultur- och boendemiljöer utanför Hässelby/Vällingby längs den planerade leden, Sättra, Lovö med världsarvet Drottningholm, Hjulsta, Järvaältet. Dessa kommentarer har fortsatt giltighet,

Bilaga 2, Skrivelse 2009, (s 27)

Till
 Trafikverket
 172 90 Sundbyberg
 stockholm@trafikverket.se
 Utställelse Förbifart Stockholm

Insändes via såväl vanlig post som e-post

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen Skrivelse angående arbetsplan med MKB för Förbifart Stockholm

Bakgrund och målsättning med denna skrivelse

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, har sedan sitt bildande 1990 ansett att den då planerade Västerleden och nu planerade Förbifart Stockholm bör ersättas av väl genomtänkta satsningar på kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Trafikverkets egen publikation "Trafikslagsövergripande Beräkningsunderlag för Begränsad klimatpåverkan" från november 2010 innebär ett stöd för vår uppfattning. Vi hävdar dessutom att Förbifart Stockholm saknar riksintresse, snarare tvärtom pga av skador på natur- och kulturmiljöer, klimatpåverkan, kostnader mm.

Den tidigare planerade bron över Lambarfjärden skulle ha inneburit en katastrof för natur- och rekreationsvärden inom Grimsta naturreservat och Norra Lovö.

Vi vill med denna skrivelse påtala att en rad negativa effekter och risker för Grimsta naturreservat, och Norra Lovö föreligger även med nuvarande planering. ARG har i svar på Stadsbyggnadskontorets samråd och Vägverkets arbetsplan hösten 2009 framfört ett antal farhågor och ställt många frågor. Vi saknar gehör och svar på flera väsentliga frågeställningar trots samrådsdiskussioner och nuvarande arbetsplansdokumentation med MKB.

I denna skrivelse påtalar vi även det orimliga med Förbifart Stockholm ur perspektiven klimat, energi, trängsel, hälsa, kostnader och samhällsekonomi. Vi hävdar att det krävs nya beräkningar och bedömningar beträffande samtliga dessa aspekter.

ARGs huvudfrågor beträffande Grimsta naturreservat och Norra Lovö:

A) Hamnar med hamnplan på Mälärstranden mittemot Grimstaskogen med väg för lastbilstransporter med maskiner, material samt transportband för schaktmassor med anslutning till arbetstunnel på Norra Lovö.

Området på Norra Lovö kommer att påtagligt skadas under hela byggnadstiden. Det är därefter tveksamt om området kommer att kunna återställas i nu befintligt skick. Röjning, avskalning och asfaltering kommer att ske bland annat av ett 4 000 m² stort område vid Mälärstranden, ämnat som hamnplan. Detta område har under många år använts och vårdats av Mälarscouterna. Trafikverkets val av plats beror vad vi förstår bland annat på att platsen är en av de få delar av stranden som inte lutar alltför mycket. Detta gör den samtidigt extra värdefull ur rekreationssynpunkt. Området/den sammanhållna skogen är av stort värde för en rad fågelarter med skyddsvärde.

Arbetstunnelplatsen med de transporter denna medför kommer vad vi förstår innebära ett alltför starkt tryck/ skador på nuvarande vägnät, grusvägar, som är en viktig del av ett bevarandevärdt och skyddat jordbrukslandskap på Lovö.

ARGs frågor: Hur kommer landskapsbilden längs Lambarfjärden påverkas? Kommer denna känsliga skog vid Mälärstranden kunna få nytt fäste? Om återställelsen överhuvudtaget är möjlig, hur länge kommer det då att ta för naturen att läka såren? Kanske mer än hundra år? Hur stora erosionsrisker orsakar svallvågorna från pråmar och lastfärjor? Medför inte planerat arbetsområde en alltför påtaglig skada på naturområdet som är en del av Mälaren med öar och strandområden? Är ovanstående acceptabelt med tanke på Miljöbalkens skrivningar om påtaglig skada av riksintresset Mälaren med öar och strandområden? ARG anser att hamnen på Norra Lovö inte bör byggas.

Rekreativsvärdet är i hög grad beroende av den tystnad och lugn som området har idag. Grimsta-skogen har beskrivits som ett av/kanske det tystaste området inom Stockholms kommun. ARG ifrågasätter Trafikverkets uppgifter och bedömning att områdets ljudnivå kan jämföras med parkmiljö. Nuvarande passager av enstaka fartyg/båtar, framförallt sommartid, kan givetvis inte heller jämföras med ljudet från en byggarbetsplats med hamnverksamhet året runt. Arbetstunneln planeras dessutom vid öppna fält som sträcker sig fram till Mälarstranden vid Ängsholmen mitt emot Kanaanbadet varför buller från krossning mm kan spridas långt, även över till Grimstasidan.

ARG ifrågasätter uppgifterna i den decibelkarta som presenteras i Trafikverkets ansökan om hamnverksamhet till Mark- och miljödomstolen.

Är alla ljud från olika arbetsmoment samberäknade?

Visar decibelkartan högsta möjliga värden i de olika faserna arbetet består av?

Hur påverkar vindriktning och vindstyrka?

Vi anser att Trafikverkets beskrivning är ofullständig och bör utredas vidare av oberoende akustiker.

Även Trafikverkets nu framförda uppgifter om ljudnivåerna under arbetsfasen innebär en kraftig försämring av rekreativsvärdet, inte minst inom strandområdet vid Grimstaskogen som är det mest frekventa för promenader och utflykter. Även synupplevelsen av hamnområdet på Norra Lovö kommer att störa upplevelsen under byggfasen och sannolikt under åtskilliga år efter denna. Luftkvaliteten i Grimstaskogen räknas nu som den bästa/riktvärde inom Stockholms kommun. Hur kommer denna att påverkas av ofiltrerade utsläpp från ventilationstorn på Norra Lovö och trafikplats Vinsta? Trafikverket har enligt oss helt ignorerat frågan. Själva upplevelsen av att man befinner sig i ett naturområde med relativt ren luft har ett stort värde.

ARG ställer frågan:

Sänkt rekreativsvärde/buller i Grimsta naturreservat under 8-10 år. Vilka sociala och hälsomässiga effekter får det att påverka ett så viktigt natur- och rekreativsvärde under så lång tid. Detta särskilt som många av de som besöker området samtidigt utsätts för svåra störningar i sin boendemiljö?

ARG anser att detta bör utredas av oberoende betendevetare. Dessa bör även utreda om de arbetstider Trafikverket nu föreslår för arbetsplatserna på Lovö är de optimala för att minimera störningarna av rekreativsvärdet. Detta sammanfaller inte av nödvändighet med störningar i bostadsområden. Detta bör vägas samman med risken för störningar i bostadsområden vid Lambarfjärden. Hur luftkvaliteten i Grimsta naturreservat påverkas bör utredas noggrannare! ARG anser som framfört under fråga A) att hamnen på Norra Lovö inte bör byggas.

C) Byggnation och permanent installation av ELDU-schakt i Grimstaskogen.

Detta planeras i ett välbesökt och för rekreation och naturupplevelser känsligt område nära strand och promenadväg inne i Grimsta naturreservat. Ett 60 meter djupt schakt skall borras och permanent installation/byggnad uppföras. Denna skall sedan ständigt vara nåbar för kontroll/arbeten. Detta medför att reservatsområdet påverkas under en byggperiod av ca 6 månader, ny arbetsväg kan behövas eller nuvarande promenadväg behöva förstärkas. Ett antal gamla och värdefulla träd kan komma att fällas. Trafikverkets val av plats, på en 5-10 meter hög bergavsats gör att vi befarar att denna kommer att behöva sprängas bort helt eller delvis.

ARGs frågor:

Är ovanstående acceptabelt i ett naturreservat, i ett område som är ett av reservatets mest välbesökta, längs en strandpromenad? Bör inte tekniska möjligheter att undvika detta ytterligare utredas? Även om en placering utanför reservatet, exempelvis på parkeringsplatsen vid Maltesholmsbadet, skulle innebära vissa tekniska svårigheter pga vinkeln till huvudtunneln och/eller fördringar borde fördelarna med detta överväga! Trafikverket hävdar att dispens för detta ELDU-schakt inte krävs på grund av att reservatsföreskrifterna säger att Förbifart Stockholm inte får hindras. ARG anser att detta inte får begränsa möjligheterna att finna en lösning som inte påverkar reservatets värden.

D) Påverkan på grundvatten

Förbifart Stockholms tunnlar kan påverka grundvatten i en sådan utsträckning att känsliga områden, sump-/våtmarker förstörs och utarmning av artbestånd sker. Hela biotoper kan försvinna. Nuvarande grundvattenmagasin bör nog utredas. ARG anser att detta inte har gjorts i tillräcklig omfattning. Trafikverket kommenterar inte Stockholms stads grundvattenkartor. I stället hänvisar man till att Grimstaskogens geologi liknar Kungshatts vars grundvatten man utrett noggrannare. Vi ifrågasätter starkt detta arbetssätt. ARG har även påpekat att de grundvattenrör Vägverket placerat ut med utgångspunkt från den tunnelriktning som planerades med bro över Lambarfjärden inte längre är aktuella. Vi har uppfattat att Trafikverket delvis tagit till sig detta med grundvattenrören, men har inte kunnat finna Trafikverkets planläggning av detta utredningsarbete!

Till detta kommer att vi befarar att Trafikverket dragit felaktiga slutsatser om problemen med grundvattenbortförelse längs hela eller delar av leden. Av en KTH-rapport maj 2010 "Analys över inläckage av grundvatten till Förbifart Stockholm för deltunnel under Lovö, David Barkels, Alejandra Silva Parra, framgår att Trafikverket räknar med en omfattning av grundvattenpåverkan som är flera gånger mindre än den ur geologisk synpunkt möjliga. ARG befarar en ny Hallandsåsproblematik!

När en korrekt utredning av grundvattenförhållanden föreligger är det sedan inte adekvat att nöja sig med att bara följa grundvattennivåerna och uppkomna skador under och efter en byggnation av tunnelarna. Det krävs även en långt i förväg upprättad handlingsplan som oberoende expertis finner ger garantier för att markerna inte skadas på kortare eller längre tids sikt. Detta bör vara ett oeftergivligt krav innan arbetsplanen kan godkännas. ARG finner att Trafikverket i allt för stor omfattning, bland annat i ansökan om vattenverksamhet, hänvisar till teknik som företag som vinner upphandlingar kommer att välja och till Trafikverkets kontrollverksamhet av sagda företag.

ARGs uppfattning:

Trafikverket bör utreda och beskriva ovanstående frågeställningar, beskriva tekniker och handlingsplaner, akutplaner, betydligt mer detaljerat i arbetsplan och i ansökan till Mark- och miljödomstolen.

E) Påverkan på Mälarevattnet

Mälarevattnets kvalitet har avgörande betydelse för Stockholmsregionens dricksvattenförsörjning. Under byggfasen fraktas stora mängder maskiner, drivmedel, sprängmedel, övrigt material via färjor till hamnen på Norra Lovö. Schaktmassor förs ut med transportband till pråmar. Båttrafiken blir avsevärt mer omfattande än normalt och olycksrisken därigenom större. Rörledning för bortförelse av processvatten från hamnen på Norra Lovö innebär risker vid ankring mm. Skulle Lövsta bli omlastningsplats för schaktmassor ökar problematiken ytterligare. Går det dessutom att garantera att byggandet och driften av Förbifart Stockholms tunnlar, ELDU-schakt mm inte kan komma att påverka vattenkvaliteten och därigenom Stockholmsregionens dricksvattenförsörjning?

Försämring av Mälarevattnet kan givetvis även komma att påverka badvattnet vid bland annat Maltesholmsbadet och Kaananbadet.

ARGs uppfattning: Vi ifrågasätter att en adekvat riskbedömning gjorts beträffande påverkan på Mälarevattnet. En noggrannare sådan bör utföras av oberoende part.

F) Räcksta träsk

Stockholms stad har markerat betydelsen av Räcksta träsk genom att vidtaga åtgärder såsom dagvattendammar för tillrinnande vatten. Räcksta träsk lever i symbios med Grimstaskogen. 30% av dess tillrinning kommer från Grimstaskogen och grundvattenpåverkan av skogen kan följaktligen även påverka Räcksta träsk. Det är dessutom oroande att Trafikverket anger att kvävehalten i Räcksta träsk kommer att öka på grund av tillflöden "kopplade" till Förbifart Stockholm. Vattnet från Räcksta träsk rinner ut i Mälaren, i Östra Mälarens vattenskyddsområde.

ARGs frågor: Hur säkerställa adekvat vattentillförelse, en sund utveckling av Räcksta träsk och tillförelse av friskt vatten till Mälaren från Räcksta träsk?

G) Trafikökning Bergslagsplan

ARG ser Bergslagsplan som en viktig port till Grimstaskogen. Denna är även en port till idrottsfältet, Grimsta idrottsplats och Hässelby slott. Trafiksituationen och passagemöjligheterna för fotgängare och cyklister förbi denna ser vi därför som mycket väsentliga. Arbetsplanens prognoser pekar på ökad trafik på vägnätet runt Bergslagsplan jämfört med i dag.

ARGs uppfattning: Vi befarar att prognoserna dessutom underskattar den verkliga framtida situationen med Förbifart Stockholm. En kraftig "smittrafik" kan förväntas från såväl Lovö-avfarterna som från Trafikplats Vinsta i riktning mot och från Brommaplan, Solna, Ulvsunda och innerstaden. Om Förbifart Stockholm byggs ledande till ökad personbilstrafik i regionen och begränsningar av biltrafiken förbi Drottningholm genomförs kan än kraftigare trafikökningar förväntas vid Bergslagsplan.

H) Lunda trafikplats

I regeringens tillåtighetsbeslut för Förbifart Stockholm ingår Lunda trafikplats med anslutningar till Förbifart Stockholms tunnlår. Efter detta har Trafikverket tagit bort denna trafikplats ur planeringen. Detta medför, bland annat på grund av speditjonsverksamheten vid Lunda, en kraftig ökning av tung trafik mellan Vinsta trafikplats och Lunda. Grimsta naturreservats närmiljö påverkas negativt. Orsaken till förändringen lär vara tekniska svårigheter på grund av berggrunden och därigenom ökade kostnader.

ARGs uppfattning: Vi anser att kostnadsökningen inte är skäl nog att försämra områdets miljö. Beslutet om trafikplats Lunda bör omprövas

ARG bifogar/hänvisar även till svarsskrivelse från hösten 2009, se bilaga 2

Ovanstående punkter A)-H) är ett urval av farhågor/frågor, med bäring på Grimsta naturreservat, som ARG inte anser adekvat utredda/besvarade av Trafikverket. ARG har kommenterat dessa utförligare i svarsskrivelse angående arbetsplanssamråd hösten 2009, se sid. 2-16 i bilaga 2. Eftersom vi anser att så lite förändrats i nuvarande arbetsplansunderlag beträffande dessa frågor bifogar vi den skrivelsen. Vår avsikt är att även denna skall beaktas av Trafikverket i pågående samråd, samrådsredogörelser och framtida planering.

I ARGs skrivelse från 2009 kommenterade vi även effekter på andra natur-, kultur- och boendemiljöer längs den planerade leden, Sättra, Lovö med världsarvet Drottningholm, Hjulsta, Järvafältet. Dessa kommentarer har fortsatt giltighet. Se sid 16 i bilaga 2.

Vi kommenterade även luftföroreningar, klimateffekter, hälsoaspekter och samhällsekonomi. Vi anser att dessa kommentarer i stort har oförändrad bärighet även som svar på 2011 års version av arbetsplanen med MKB. Se sid 16-21 i bilaga 2. Vi vill angående dessa aspekter lägga till kommentar under I) och bilaga 1.

I) Nya beräkningar krävs avseende energi, klimat, hälsa, samhällsekonomi och finansiering

Regionala och nationella klimatmål, kraven på ökade ekonomiska styrmedel, drivmedelstillgång och priser mm gör den ökning av personbilstransporter i Stockholmsregionen som Trafikverket räknar med orimlig och osannolik.

För att klara klimatmålen krävs en helt annan trafikutveckling än de som använts i hittills genomförda kalkyler för samhällsekonomi och finansiering. Dessa bygger på 60-80% trafikökning i regionen.

ARG anser att Trafikverkets jämförelser avseende klimateffekter, samhällsekonomi, luftföroreningar, hälsoeffekter mm inte bör göras mot nuvarande nollalternativ utan mot ett scenario där klimatmålen nås, se "Klimat, energi" nedan.

Det är uppenbart att klimatmålen inte kan nås utan att den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm faller. Detsamma gäller finansieringen via trängselavgifter.

Beräkningar av klimatpåverkan, samhällsnytta och hälsoaspekter med Förbifart Stockholm borde göras om av helt nya aktörer, inte minst på grund av ändrade förutsättningar.

Klimat, energi: I Trafikverkets publikation "Trafikslagsövergripande Beräkningsunderlag för Begränsad klimatpåverkan" från november 2010 framgår att personbilstrafiken i Sverige måste minskas med 20 % till 2030. Rimligen bör kraven på Stockholmsregionen ställas än högre eftersom det ingenstans i Sverige finns bättre möjlighet att ersätta personbilstransporter med kollektivtrafik. Se vidare ARGs separata kommentarer om trängsel, energi och klimat, bilaga 1.

Hälsa: När det gäller hälsoberäkningar bör en total och betydligt mer genomgripande bedömning göras, inte bara av dödsfall utan av all sjuklighet. Hänsyn bör inte bara tas till olyckor och skadeverkningar av luftföroreningar utan även av utebliven naturlig vardagsmotion, stress, övervikt, påverkade natur- och rekreationsområden mm som orsakas av biltrafik.

Samhällsekonomi: När det gäller den samhällsekonomiska analysen finns sedan tidigare starka felkällor. Det gäller bland annat miljö-, hälso- och klimateffekter och beräknade tidsvinster. Den dominerande samhällsekonomiska vinsten enligt tidigare kalkyl är tidsvinster för biltrafikanter. Hur påverkas denna om biltrafiken av olika skäl, klimatmål, drivmedelstillgång mm inte ökar enligt Stockholmöverenskommelsens och Trafikverkets prognoser, om hastigheten i tunnarna måste minskas till 70 km/tim? Till detta kommer nu befarade ökade kostnader för driften, bland annat i form av ventilation och energi.

Finansiering: Stockholms trängselskatter skall enligt finansieringsplanen inbringa mer än 35 miljarder till bygg- och lånekostnader för Förbifart Stockholm. I en beräkning på uppdrag av Naturskyddsföreningen, Stockholms län, ingående i "Rapport om Stockholmstrafiken", mars 2010, framgår hur bräcklig finansieringen via trängselskatter är. Det räcker med små kostnadsökningar, mycket liten minskning av trafikmängden, liten ökning av ränteläget, förlängd byggtid för att lånen inte skall kunna betalas utan i stället öka. I denna rapport diskuteras även hur trängselproblemen i regionen kan lösas under förutsättning att Förbifart Stockholm inte byggs.

Trafikverkets uppgift är inte att försvara Förbifart Stockholm utan att föreslå bästa lösning: ARG har uppfattningen att Trafikverket bygger sina bedömningar på ett fåtal konsultföretag som i vissa fall även fått i uppdrag att kontrollera sina egna beräkningar. Trafikverket hänvisar också i alltför stor utsträckning till framtida och osäker teknikutveckling. Trafikverket sätter stora förhoppningar till de företag som kommer att vinna upphandlingar. Detta gäller inte minst säkerhet, luftföroreningar, ventilation, energiåtgång, klimateffekter, grundvattenpåverkan men även ekonomi. Allt detta kan enligt vår mening snedvrida och mildra olika former av riskbedömningar. Trafikverket bör koncentrera sig på att göra bedömningar och beskrivningar utifrån dagens kunskap och i arbetsplanen klarlägga vilken teknik och vilka risker som kan förväntas utifrån denna.

Det är inte rimligt att lösningar på olika problem som säkerhet, luftkvalitet, energiåtgång, klimatpåverkan skall arbetas fram efter arbetsplanens godkännande. Det är inte heller rimligt att en rad ändrade förutsättningar, krav på minskad personbilstrafik i publikationer från statliga verk och riksdag, därigenom minskade tidsvinster med Förbifart Stockholm, sannolika kostnadsökningar samt hälsoaspekter inte framtvingar en ny samhällsekonomisk analys, genomgång av finansieringen och nya bedömningar av projektets klimat-, miljö- och hälsoeffekter.

Övrig kommentar

Vi vill även framhålla att Trafikverket valt en utställelseperiod (sommar/ semestertid) som försvårar kontakten inom och mellan olika intressegrupper, ideella föreningar, villa- och bostadsföreningar, myndigheter och sakkunniga. Vi anser därför att Trafikverket bör göra om hela processen med start i september. Besvarandetiden borde förlängas genom allmän dispens.

Korrespondens och sakägarframställan

Vi emotser korrespondens med er beträffande våra farhågor och frågeställningar enligt ovanstående text och bilagor. Vi hävdar att ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, bör betraktas som sakägare i det fortsatta planeringsarbetet.

Bilagor:

Bilaga 1: ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens extra kommentar om Förbifart Stockholms påverkan på trängsel, energiåtgång och klimatgasutsläpp.

Bilaga 2: Synpunkter från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, angående Vägverkets samråd 2009 beträffande arbetsplan för Förbifart Stockholm

Med vänliga hälsningar,

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
mailadress: grimstaskogen@yahoo.se

Bilaga 1

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens extra kommentar om Förbifart Stockholms påverkan på trängsel, energiåtgång och klimatgasutsläpp.

Trängsel i Stockholmregionen

Köerna i Stockholmregionen beror framförallt på att allt för många väljer att ta bilen fram och tillbaka till arbetet i stället för att åka kollektivt, cykla eller gå. Orsakerna till detta kan vara dålig kollektivtrafik, brist på lämpliga infartsparkeringar, dåliga cykelbanor, dålig stadsplanering beträffande bostäder, dagis, arbetsplatser, skolor mm. Endast en bråkdel av de privatbilister som sitter i köerna i Stockholm och därigenom fördröjer yrkestrafik och varutransporter har yrkesmässiga skäl att göra det, dvs de flesta behöver inte bilen i arbetet. Alternativet är således att använda andra färdmedel än bilen. Bilen skapar trängselproblem och tar upp oproportionellt stor yta i större städer.

Erfarenheten från andra storstäder är att trängselproblematiken inte kan byggas bort med nya vägar/ringleder och att trängseln i stället förvärras. Sårbarheten ökar med ökat bilberoende. Var i Sverige, om inte i Stockholm, finns möjlighet att bygga ut, prioritera och välja kollektivtrafiken? Stockholmsöverenskommelsens prognoser som inkluderar Förbifart Stockholm talar om 7-8 gånger ökad trängselproblematik till 2030.

Klimatmål

Klimatmässigt kan Förbifart Stockholm inte motiveras/försvaras med teknikutveckling på fordonsområdet. Detta har bland annat flera KTH-rapporter visat. I Newsmill 16 september 2010 kommenterades detta; "Miljöforskare: Elbilar gör inte Förbifarten förenlig med klimatmålen, Jonas Åkerman", Forskningsledare, Miljöstrategisk analys, KTH
Göran Finnveden, Professor, Miljöstrategisk analys, KTH, Mattias Höjer, Föreståndare, Centre for sustainable communications, KTH.

Vi hänvisar även till Trafikverkets eget planeringsunderlag från november 2010 "Trafikslagsövergripande beräkningsunderlag för Begränsad klimatpåverkan". Av denna framgår att personbilstrafiken i Sverige måste minska med 20% till 2030 om klimatmålen skall kunna nås, detta trots att Trafikverket räknar positivt beträffande teknikutveckling. Enligt vår mening måste större krav än detta ställas på Stockholm för att Sverige skall kunna klara detta mål. Det är därför anmärkningsvärt att planeringen av Förbifart Stockholm fortgår.

Redan i MKB till arbetsplan 2009, kapitel 10.11, Hälsa, sid 22 konstateras: "Förbifart Stockholm byggs främst för den regionala trafiken för att knyta ihop de norra och södra delarna för arbetspendling med bil." Man konstaterar även på samma sida "Byggandet av Förbifart Stockholm kommer att generera utsläpp av koldioxid. Tillsammans med drifttidens ökade utsläpp av koldioxid medför Förbifart Stockholm en ökning av växthusgaser som påskyndar en klimatförändring jämfört med nollalternativet."

I årets MKB står: "Förbifart Stockholm medför en ökad rörlighet och tillgänglighet till en stor bostads- och arbetsmarknad vilket kan främja en ekonomisk utveckling och välfärd. Samtidigt förstärks bilen som transportmedel i regionen och det har till följd att bilens negativa hälsoeffekter ökar dvs. luftföroreningar, trafikbuller, trafikolyckor, barriäreffekter och inaktivitet."

Redan byggnationen av Förbifart Stockholm medför således stora klimatgasutsläpp, driften stor energiåtgång genom ventilation mm. Det är dock biltrafiken på leden och på omgivande vägnät som leder till det största energislöseriet och de största klimatgasutsläppen jämfört med motsvarande persontransporter via kollektivtrafik.

Nya adekvata beräkningar/bedömningar krävs

Trafikverket måste äntligen i arbetsplanen redovisa den totala ökningen i energi- och klimatgasutsläpp som Stockholmsöverenskommelsen med Förbifart Stockholm medför jämfört med ett scenario där de ekonomiska resurserna i stället används till kollektivtrafik, cykelbanor och andra åtgärder som kan minska privatbilismen i regionen så mycket att klimatmålen kan nås. I MKB till arbetsplanen sägs att Nollalternativet "är inte ämnat som beskrivning av ett handlingsalternativ till Förbifart Stockholm."

Rimligen borde jämförelser göras mot ett adekvat handlingsalternativ. Vägverket valde tidigare på felaktiga grunder bort sitt eget Kombinationsalternativ med motiveringen "att konstruktionen med vägavgifter skulle motverka tillgänglighetsmålen." Irrelevant, inte minst då trängselavgifter nu införts.

SIKA, statens institut för kommunikationsanalys påtalade att det enligt Vägverkets egen utredning var "Kombinationsalternativet", med små väginvesteringar, trängselskatt och större kollektivtrafikinvesteringar, som bäst bidrar till transportpolitiska mål som tillgänglighet, regional utveckling, miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. SIKA konstaterade att "Kombinationsalternativet" leder till en ökad eller lika stor tillgänglighet till arbetsplatser både med bil och kollektivtrafik för betydligt fler kommuner i länet jämfört med Förbifart Stockholm och dessutom skulle ge mycket mindre klimat- och miljöpåverkan. Naturvårdsverket har efter Vägverkets negativa beslut förordat en utveckling av ett liknande alternativ.

Beräkningar/bedömningar måste göras utifrån dagens kunskap, inte utifrån förhoppningar om ny teknik som vi ännu inte vet är användbar i stor skala. Vi måste veta att den nya tekniken kan användas vid massproduktion, att råvaror som sällsynta jordartsmetaller räcker till, att själva produktionen inte medför ökad miljö- och klimatpåverkan. Exempelvis måste ökad energianvändning och ökade klimatgasutsläpp i samband med produktion av nya bilar såsom elbilar medräknas.

Det är orimligt att i beräkningarna anta att användning av biodrivmedel inte leder till några koldioxidutsläpp, dvs inte ta hänsyn till produktion, effekter av markanvändning mm. Sverige rapporterar till EU hur mycket biomassa, bland annat etanol, som används men de koldioxidutsläpp detta medför inkluderas märkligt nog inte i Sveriges totala utsläpp. Se exempelvis sid 87 i Riksrevisionsverkets rapport 2011:10: "Biodrivmedel för bättre klimat - Hur används skattebefrielsen?"

Givetvis gäller samma diskussion elanvändning. Ingen elproduktion är helt klimatneutral. Ökad elanvändning i Sverige leder dessutom till ökad användning av marginalel, "smutsig el", i Sverige och i Europa.

Det krävs också rimliga bedömningar av hur snabbt genomslag på marknaden av ny teknik som verkligen medför förbättringar kan ske.

Viktiga påpekanden beträffande energi och klimatberäkningar avseende Förbifart Stockholm gjordes juni 2009 i KTH- rapporten "Förbifart Stockholm, miljön och klimatet – en fallstudie inom vägplaneringen", Göran Finnveden och Jonas Åkerman. I denna tar man bland annat upp vissa utsläppsaspekter som inte medtagits och avhandlar betydelsen av att räkna med marginalel.

En vetenskapligt grundad kvalitets- och kvantitetsmässig genomgång av framtida tillgång på olika former av energi såsom olja, biobränslen, "ren" respektive "smutsig" el bör också vara en utgångspunkt för samhällets planering.

Påtaglig/sannolik risk föreligger för minskad tillgång/ökad prisnivå avseende olja (peak oil) och kraftigt ökad efterfrågan på el, i synnerhet "ren" sådan.

Klimatmål, samhällsekonomi och finansiering

I kapitel 14 i MKB förs ett tämligen fruktlöst resonemang om hur klimatmålen skulle kunna nås även om Förbifart Stockholm byggs. Enligt vår mening visar detta resonemang bara än mer hur orimligt det vore att bygga denna stadsmotorväg. Det är exempelvis uppenbart att klimatmålen inte kan nås utan att den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm faller. Detsamma gäller finansieringen via trängselavgifter.

För att klara klimatmålen krävs en helt annan trafikutveckling än de som använts i hittills genomförda kalkyler för samhällsekonomi och finansiering. Dessa bygger på 60-80% trafikökning i regionen. I Trafikverkets eget planeringsunderlag från november 2010 "Trafikslagsövergripande beräkningsunderlag för Begränsad klimatpåverkan" framgår att personbilstrafiken i Sverige måste minska med 20% till 2030 om klimatmålen skall kunna nås. Rimligen måste ännu större krav ställas på Stockholmsregionen för att Sverige skall kunna klara detta.

Om Förbifart Stockholm byggs, trafiken ökar och klimatmålen äventyras drabbar detta även andra samhällssektorer och landsdelar ekonomiskt eftersom kraven på dessa då måste ökas. Denna aspekt måste medräknas i den samhällsekonomiska kalkylen.

Byggs inte Förbifart Stockholm kan i stället stora resurser satsas på regionens kollektivtrafik. Detta krävs, se även MKBs resonemang, för att öka kapaciteten inom kollektivtrafiken så att kollektivtrafikresandet kan öka i den omfattning som krävs för att klimatmålen skall kunna nås. Även en ökad satsning på cykling kan bidra starkt positivt.

Vad vi förstår har Trafikverket skyldighet att tillse att såväl de transportpolitiska som klimatmässiga målen kan nås. Dessutom krävs att det går att visa att Förbifart Stockholm är samhällsekonomiskt lönsam. Vi kan inte se hur detta skulle kunna vara möjligt.

Trafikverket vill väl inte hävda att det är acceptabelt att använda olika trafikprognoser för beräkningar av uppfyllelse av klimatmål respektive för samhällsekonomiska kalkyler?

Några viktiga publikationer sedan föregående samråd

När det gäller Förbifart Stockholm finns kunskapen, hos såväl oberoende forskare som hos svenska myndigheter och statliga verk, även inom Trafikverket, att nuvarande och även den mest gynnsamma framtida tekniska utveckling som kan tänkas inte kan motivera eller göra denna motorled försvarlig.

Ett av de tyngsta argumenten hittills från en myndighet att satsa på kollektivtrafik i stället för motorvägar kom i ett PM från Transportstyrelsen/Trafikverket 18 februari 2011: "Ökade utsläpp från vägtrafiken trots rekordartad energieffektivisering av nya bilar". Skälet till de ökade utsläppen är att vägtrafiken ökar.

Ovanstående PM från februari i år och Trafikverkets Publikation: 2010:095:

"Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan" visar det orimliga i att bygga Förbifart Stockholm och andra större motorleder som ingår i Stockholmsöverenskommelsen. Stockholmsöverenskommelsen prognosticerar med en 78%-ig ökning av vägtrafiken i regionen och en minskning av kollektivtrafikens andel av resandet till 2030!!

8:e mars 2011 presenterade civilutskottet, trafikutskottet och miljö- och jordbruksutskottet en riksdagsrapport om hållbara städer, 2010/11:RFR 3. Även i denna hävdar utredarna att den pågående utvecklingen och planeringsinriktningen inom trafiksektorn måste brytas.

Citat ur Trafikverkets planeringsunderlag

Trafikverket kommenterar i arbetsplanen sitt planeringsunderlag Publikation: 2010:095: "Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan" men drar inte adekvata slutsatser av denna. Vi citerar därför ur denna publikation:

I kapitel 3 i denna "görs en övergripande bedömning av potentialen för begränsning av transportsektorns energianvändning och klimatpåverkan." På sidan 24 i detta kapitel sägs: "Om transportsektorn ska bidra till klimatmålet krävs nya och mer kraftfulla åtgärder och styrmedel. Det kommer inte att räcka med effektivare fordon, fartyg och flygplan samt ökad andel förnybar energi och elektrifiering av vägtransporter. Det kommer även att krävas en förändrad inriktning när det gäller att utveckla samhälle och infrastruktur. Den egna bilen behöver få en minskad roll som transportmedel och tillgängligheten behöver i större grad lösas genom en effektiv kollektivtrafik samt förbättrade möjligheter att gå och cykla."

Kapitel 3.1 "Samhällsplanering och överflyttning" inleds på sidan 24 med texten: "Genom att satsa på en kombination av olika åtgärder och styrmedel kan tillväxten av bilresor minska med 40 procent till 2030, i stället för att fortsätta i nuvarande takt. Jämfört med 2004 innebär det 20 procents mindre personbilsresande. Det är samma nivå som personbilstrafiken i mitten av 1980-talet. Tillgängligheten bibehålls genom satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Eftersom fler får tillgång till dessa transportmedel är det till och med troligt att tillgängligheten ökar. Det är också ekonomiskt fördelaktigt i och med att priset på drivmedel förväntas öka i framtiden. I de fall restider minskar som en följd av utbyggd eller förbättrad väginfrastruktur leder detta ofta till ökad trafik. Samtidigt behöver trafiken, särskilt personbilstrafiken, minska för att klimatmålen ska nås. Ur ett klimatperspektiv bör planeringen därför i första hand inriktas på att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik."

Slutkommentar

Samhället måste planera för största möjliga besparing av alla energiformer. Energin måste användas till det som verkligen är nödvändigt, livsmedelsproduktion, varutransporter, kollektivtrafik, uppvärmning av bostäder. De energisnålaste formerna av persontransporter måste prioriteras, det vill säga kollektivtrafiken, cykel, gång. Inget enskilt projekt kan motverka en sådan samhällsplanering mer än Förbifart Stockholm.

En oberoende förutsättningslös bedömning genom sakkunniga/expertter inom transport, kommunikation, miljö- och klimat bör genomföras beträffande Förbifart Stockholm. De bör inte tidigare ha medverkat i Vägverkets/Trafikverkets utredningsarbete kring Förbifart Stockholm. Om ett infrastrukturprojekt som Förbifart Stockholm försvårar/omöjliggör uppfyllandet av de , transport, miljö- och klimatmässiga målen på kort och lång sikt, vilket är uppenbart i detta fall, bör givetvis projektet omvärderas och utgå ur planeringen. Detta bör ske oavsett hur långt planeringen har fortskridit.

Synpunkter från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, angående Vägverkets samråd 2009 beträffande arbetsplan för Förbifart Stockholm

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- Inledning och grundläggande synpunkter sid 2
- *Kortfattad beskrivning av lokala effekter/problem i och i nära anslutning till Grimsta naturreservat* sid 2-3
- *Diskussionsdel med förslag/krav:*
- Grimstaskogen/Grimsta naturreservat sid 3-13
 - A) Bygghälsan, störningar från arbetsplats på norra Lovö (sid 4-5)
 - B) Bestående skador på natur och Mälarens strand vid Lambarfjärden på grund av arbetsplats på Norra Lovö (sid 6)
 - C) Luftkvalitet under driftfasen (sid 7)
 - D) Grundvattenpåverkan i våtmarker / sumpskog (sid 8)
 - E) Eldriftsutrymme (ELDU) (sid 10)
 - F) Risker för Mälaren som dricksvattentäkt genom byggnation, VA-ledning och driftsfas (sid 12)
- Bergslagsplan, en port till Grimstaskogen. Trafikplats Vinsta. sid 13-15
- Påverkan på andra natur- och grönområden mm sid 16
- Luftkvalitet, säkerhet och köer i tunnelsystemen sid 16-17
- Förbifart Stockholms klimateffekter sid 18
- Kalkyler samhällsekonomi / klimateffekter sid 19-21
- Slutord sid 21

Vår ståndpunkt är att planerna på Förbifart Stockholm skall skrinläggas. Det finns många skäl, bland annat negativ påverkan på natur- och kulturmiljöer, rekreation och boendemiljöer, lokala trafikproblem, ökad regional biltrafik och ökat bilberoende, en osund regional utveckling, ökad klimatpåverkan samt att de ekonomiska resurserna i stället behövs till kollektivtrafik.

Innan vi framför ytterligare synpunkter angående Förbifart Stockholm vill vi framföra att vi anser att detta samråd, via handlingar och möte inte gett den information som krävs för att kunna bedöma konsekvenser av byggfas och drift av Förbifart Stockholm. Vi har försökt genomtränga Vägverkets hela arbetsplan vilket vi vet att många andra intresserade och berörda inte mäktat. Detta material är mycket svårtillgängligt, överskådligt och dessutom ofullständigt.

Vi förstår inte varför Stadsbyggnadskontoret och Vägverket hastar med samråd med delvis ofullständigt och ofärdigt underlag. Samrådstiden borde ha förlängts i båda fallen. SBKs borde ha skjutits fram allra minst till Vägverkets slutdatum. Detta i sin tur borde framskjutas beroende på när ett överskådligt och färdigt underlag är tillgängligt.

Felaktighet i samrådsmaterialet:

Se kartbild "Så byggs Förbifart Stockholm / 03 tunneldrivning.pdf". På denna kartbild ges läge för arbetstunnel inom naturreservatsområdet och drivningsriktning markerad söderut mot Lambarfjärden och norrut mot Vinsta. Detta stämmer inte med vad som i övrigt presenteras i arbetsplanen. ARG hoppas att detta endast är ett riffel, vilket tjänsteman på samrådsmöte menade att det var. I annat fall protesterar vi å det starkaste mot detta!!

Kortfattad beskrivning av lokala effekter/problem i och i nära anslutning till Grimsta naturreservat

För utvidgad diskussion, förslag/krav, se sidorna 3-13

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, anser att Förbifart Stockholm fort-farande innebär ett stort hot mot Grimsta naturreservat och dess nära omgivningar på Lovö, vid Lambarfjärden och vid Bergslagsplan. Detta trots att passagen av Lambarfjärden skall läggas i tunnel och placeringen av trafikplatserna i Vinsta ändrats och nu ligger norr om, bortom Bergslagsplan. Avståndet mellan Vinsta trafikplatser och Hässelby slott och Grimsta sportfält har ökat. Slottet och sportfältet representerar för oss entrén till Grimsta naturreservat.

I denna skrivelse vill vi uppmärksamma följande lokala effekter:

-att byggfasens 5-8 år på ett allvarligt sätt skulle skada rekreativvärden, djurliv och naturupplevelser inom Grimsta naturreservat. Dessa effekter kan delvis bli bestående och under decennier få hälsomässiga och sociala konsekvenser. Idag är området ett av de tystaste och mest rogivande områdena inom Stockholms kommun.

-att driftsfasen skulle försämra luftkvaliteten inom Grimsta naturreservat. Ofiltrerade avgaser och partiklar, från över 100 000 motorfordon per dygn, genom ventilations-torn på Lambarfjärdens Lovösida och vid Bergslagsplan, skulle komma att spridas över såväl bebyggelse som grön- och vattenområden bland annat inom Grimsta naturreservat. Idag har området vid Grimstastranden den renaste luften inom Stockholms kommun.

-att tunnlar under Grimstaskogen genom grundvattensnivåpåverkan riskerar att allvarligt och irreversibelt skada skyddsvärda våtmarker och biotoper inom naturreservatet.

-att anläggning och bruk av tillfälliga hamnar på Mälarstranden mitt emot Grimstaskogen samt arbetsväg och transportband från Mälaren till arbetstunnel på Lovön ger bestående sår i natur och Mälarens strand och vatten. Den hittills oförstörda landskapsbilden längs Lambarfjärden hotas därför att förstöras.

-att eldriftsstation i närheten av Mälarstranden på Grimstasidan är ett intrång i naturreservatet. Placering, byggnation och drift av denna kan skada natur och naturupplevelsen genom förändringar av strand, skog och strandpromenad och genom förfulande synintryck och buller. I samband med olyckor i vägtunnlarna kan faror uppkomma vid stationen pga brandgaser mm.

-att byggnation av leden, hamnar, borttransport av schaktmassor, pråmar, tillfällig VA-ledning över Lambarfjärden mm hotar vattenkvalitet med tanke på bad men även avseende Mälaren som dricksvattentäkt.

-att Grimstaskogens närmsta omgivningar, till vilka vi räknar Bergslagsplansområdet, Grimsta sportfält och Hässelby slott skulle drabbas av buller, försämrade luftkvalitet och barriäreffekter för besökande till naturreservatet under såväl byggfas som driftsfas.

ARG vill dessutom särskilt uppmärksamma:

-att trafikplats Lunda är en förutsättning/krav för att det inte skall skapas ytterligare en dramatiskt försämrade lokal situation genom kraftig ökning av tung trafik förbi/vid Kälvesta, Vinsta och Vällingby. På samrådsmöten har siffran 1 000 tunga varu-transporter per dygn nämnts vilket omräknat blir närmare en tung varutransport per minut!! Givetvis skulle detta negativt påverka stadsdelarnas attraktionskraft på grund av buller, barriäreffekter och försämrade luftkvalitet. Detta inbegriper även Grimsta sportfält, Grimsta naturreservat och dess besökare.

Diskussionsdel med förslag/krav

Grimstaskogen/Grimsta naturreservat

En bro över Lambarfjärden in i Grimsta Naturreservat skulle ha blivit en total katastrof, oreparerbar för all framtid. Att påtala detta var ändamålet med ARGs namninsamling, huvudsakligen genomförd i Hässelby/Vällingby/Blackeberg, som gav 12 200 namnunderskrifter, som i september 2008 överlämnades till miljödepartementet. Lyckligtvis förefaller bron nu vara avskriven för all framtid.

A) Byggsfasen, störningar från arbetsplats på norra Lovö

En tunnel under Lambarfjärden och under hela Grimstaskogen skulle av allt att döma vara helt avgörande bättre för Grimstaskogens framtid under såväl byggfas som efter färdigställande jämfört med en motorvägsbro. Vi befarar dock att områdets djurliv och rekreativsmöjligheter året runt, bla bad, under byggnadsfasens 5-8 år, en avsevärd tidsperiod, inte minst för ett barn eller en pensionär, skulle påverkas mycket negativt genom bland annat buller och avgaser, luft- och vattenkvalitetsförsämringar och påverkan på naturupplevelsen. Detta främst på grund av arbetsplats, planerad på Lovösidan, med arbetstunnel och utforsling av schaktmassor främst via vatten-transporter. De hälsomässiga och sociala skadeverkningarna måste beaktas och minimeras.

Dagens ljudnivåer i Grimsta naturreservat

Vägverket skriver:

"I Grimsta var ljudnivåerna 45-50 dB(A) vissa dagar och därmed nås kriterierna för "god ljudmiljö i park".

Kommentar från ARG:

Vi ifrågasätter Vägverkets slutsatser om den normala ljudnivån i Grimsta natur-reservat i dagens läge och undrar var och när Vägverket har genomfört sina mätningar. En solig sommarlördag vid Kanaanbadet eller en onsdagseftermiddag på senhösten eller har mätningarna gjorts vid Grimsta bollplan!? Att jämföra ljudnivån i Grimstaskogen med park är ej med sanningen överensstämmande. Grimsta naturreservat är tidigare uppmätt som ett av de tystaste områdena i hela Stockholms kommun.

Tillfälliga hamnar och arbetsplats vid Lambarfjärden på Lovö, 5 citat ur Vägverkets arbetsplan:

"Hamnarna kommer, förutom det fysiska intrånget, att påverka omgivningen genom effekter på botten- och vattenmiljön, buller från transporter och tippning av berg-massor, diffus spridning av kvävehaltigt stendamm till vatten och luft samt risk för spill av bränsle och olja från fordon och maskinpark. Förebyggande miljöåtgärder är nödvändiga för att begränsa den negativa miljöpåverkan. De detaljerade villkoren för tillfälliga hamnar kommer att fastställas av Miljödomstolen efter särskild prövning enligt miljöbalken kap 11."

"Norra Lovö och Lambarfjärden

På norra Lovö anläggs en arbetstunnel för att driva huvudtunnlarna. Det kommer att lastas ut cirka 0,8-0,9 miljoner kubikmeter berg. Byggtiden har beräknats till cirka fem år..... Hamnen kommer att användas både för intransport av material och uttransport av massor."

"Bergmassorna kommer sannolikt att förkrossas i tunneln för att därefter transporteras på transportband till hamnen. Det kommer att krävas en ny väg mellan hamnen och tunnelmynningen för att transportera inkommande material till arbetsområdet."

"Vägen kommer liksom hamnen och arbetsområdet att återställas efter byggskedet. Behov finns av en anläggning för krossning och siktning av vägbyggnadsmaterial invid tunnel- påslagen. Innan en tillfällig hamn är i drift läggs bergmassorna från arbetstunneln på upplag. Material till vägkroppen kan tillverkas vid etableringen."

"Byggbuller från norra Lovö,

Boende på norra sidan av fjärden, vid Hässelby villastad, kan komma att störas av arbetena på norra Lovön eftersom ljud transporteras långt över vatten. Det är drygt en 1 km mellan hamnverksamheten på Lovön och de närmaste bostadshusen på norra stranden. Närmast vattnet ligger småhus, längre upp finns flerfamiljshus"

Se vidare Vägverkets samrådsunderlag september 2009 pärm 2 (2), MKB till arbetsplan för Förbifart Stockholm, Kap. 9 Byggskedet (sid 5, 6 och 10) Kap. 10.10 Boendemiljö under byggtiden (sid 15)

Kommentar från ARG:

Vägverkets egen presentation visar på stora störningar som Lambarfjärdsområdet med Grimstaskogen och Hässelbys strandnära bostadsbebyggelse skulle utsättas för under byggfasen (från byggstart och ca 5 år framåt).

Det är horribelt att natur- och rekreationsområden, Lambarfjärden med omgivande strandområden samt stora bostadsområden skall utsättas för dylika störningar under så lång tid för ett projekt som enligt prognoserna kommer att öka stockholmarnas bilberoende och klimatpåverkan, detta i en tid då följderna av mänsklighetens klimatkris avgörs.

Av skriftligt material och vid samrådsmöten har inte svar kunnat ges beträffande bullrets svårighetsgrad räknat i decibel. Svaret har blivit att bedömningen är svår, vilket vi finner oacceptabelt.

ARG vill även här framhålla att byggnation av leden, hamnar, borttransport av schaktmassor, pråmar, tillfällig VA-ledning över Lambarfjärden mm hotar Mälarens vattenkvalitet med tanke på bad men även avseende Mälaren som dricksvattentäkt. Beträffande påverkan på vattenkvalitet (se även punkt F).

ARGs förslag/krav angående störningar under byggfas:

-Vägverket bör redovisa en "decibelkarta", byggperiods- och dygnsorienterad över områden kring arbetsplats på Lovö, längs Lambarfjärden och över Grimsta naturreservat.

-Om leden planeras vidare är det av största vikt att stadsbyggnadskontoret och stadens miljöförvaltning tillsammans med Vägverket upprättar en plan för hur störningarna kan bli så små som möjliga och infogar denna i sina arbetsplaner.

-Bergmassorna måste krossas inne i tunneln. Transportbandet måste övertäckas/ ljuddämpas. Lastpråmarnas durkar/"ilastningstrattar" bör/måste förses med ljuddämpande material. Ytterligare metoder att minska bullret bör inventeras!

-Hur kan sprängningar, transport av schaktmassematerial från arbetstunnel på Lovön till pråmar planeras tidsmässigt? Hur stor del av dygnet? Dagar, nätter, helger, somrar? Hur kan befolkningen/ besökande kontinuerligt informeras för att undvika perioder/timmar med buller? Detta bör redovisas i arbetsplanen.

-Störningar som kan uppstå i Lambarfjärdens vattenkvalitet måste redovisas avseende ett förväntat respektive ett värsta scenario. Detta orsakat av transport av arbetsfordon/redskap och schaktmassor, VA-ledning, muddringseffekter, olje-/diesel-spill eller andra byggmoment mm. Påverkan på badmöjligheter? Hur kan risken för påverkan minimeras?

-Risker för Mälaren som dricksvattentäkt måste redovisas. Är de acceptabla? Hur kan riskerna minimeras? (se vidare punkt F).

B) Bestående skador på natur och Mälarens strand vid Lambarfjärden på grund av arbetsplats på Norra Lovö

Tillfällig hamn, anslutningsväg och transportband på Norra Lovö

På norra Lovö planerar Vägverket att skeppa in allt byggmaterial och alla arbets-maskiner genom en tillfällig hamn vid Lambarfjärdens strand. Hamnområdet gjuts i betong medan pråmarna lägger till vid pir. Genom avverkning av skog skapas en väg bred nog för lastbilstransport och plats för transportband (för utförsel av sprängsten).

Det område som markerats på karta för planerat hamnområde på land uppskattar vi till minst 100x300 m, område på karta markerad för väg uppskattar vi i bredd till 100 m samt avstånd mellan arbetstunnel och hamn ca 650 m. Hur stor del av ytan inom detta område beräknar Vägverket kommer att avverkas och/eller jämnas till och tas i bruk för arbetsplatsen, anläggningar, parkering och upplag? Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen har nämligen svårt att föreställa sig att ett område på 30.000 m² med avverkad skog vid vattnet samt ett område på ca 65.000 m² med avverkad skog för att skapa vägen kan, som Vägverket uttrycker det, "återställas när tunnelbygget är klart". Skogen är i sitt norrläge långsamväxande och terrängen kuperad med ganska stor sluttning ner mot strandlinjen.

Arbetsplatsområdet med de provisoriska hamnarna, transportvägen till arbetstunneln samt själva arbetstunneln kommer att ge bestående sår i natur i skogsbranten mot Mälaren och på Mälarens strand och vattenområde. Den hittills oförstörda landskaps-bilden längs Lambarfjärden hotas därför att förstöras. Även vågsvall från pråmar kan åstadkomma bestående skador, inte minst eftersom dessa kommer att lägga till nära strandlinjen.

Se vidare Vägverkets samrådsunderlag september 2009 pärm 2 (2), MKB till arbetsplan för Förbifart Stockholm, Kap. 9 Byggskedet (sid 5, 6 och 10) Kap. 10.10 Boendemiljö under byggtiden (sid 15).

ARGs förslag/krav:

-Arbetsområdet med de provisoriska hamnarna, transportvägen till arbetstunneln samt själva arbetstunneln får inte lämna bestående synintryck. Inga "funktioner" av arbetsväg, hamnar får finnas kvar efter byggfasen.

-En detaljerad karta över den yta som måste bearbetas och den yta som måste avverkas bör upprättas. Hur arbetsytan kan minimeras genom smarta arbetsmetoder, små fordon och små arbetsredskap måste inventeras och redovisas.

-Detaljerad beskrivning av hur stor pråmars påverkan på strandlinjen, muddrings-effekter, svallvågor mm riskerar att bli och hur dessa kan minimeras bör upprättas.

-Hur påverkar avverkning av skog och upprättande av väg och arbetsplatsområde markens filtrationsförmåga av vatten som når Mälaren. Bör utredas och redovisas med tanke på vattenkvalitet med avseende på bad och Mälaren som dricksvattentäkt?

-Hur återskapandet av naturen på Norra Lovö planeras bör redovisas i detalj, liksom tidsaspekter för återskapande och över naturens självläkning. Eventuella ofrånkomliga skador/spår efter byggverksamheten måste redovisas.

Motsvarande frågor, se ovan, gäller enligt vår mening även alla andra arbetsplatser/ hamnverksamheter vid Mälaren inom projektet Förbifart Stockholm. Vi förutsätter att liknande utredningar/redovisningar sker för dessa i arbetsplanen och bedöms av Miljödomstolen.

C) Luftkvalitet under driftsfasen

Efter färdigställandet av tunneln kommer "ventilationstornen" på Lovösidan och vid Bergslagsplan/Vinsta trafikplats sprida ofiltrerade avgaser och partiklar, från över 100 000 motorfordon per dygn, över såväl bebyggelse som grön- och vattenområden bland annat inom Grimsta naturreservat. Vägverket skriver i sina samrådshandlingar att utluften från tunnlarna inte kommer att filteras eller på annat sätt renas.

Ökad lokal luftförsämring löses istället enligt Vägverket genom att skadliga partiklar och ämnen sprids över en större yta. Vägverkets lösning på framtidens luftproblem är att genom drivmedels- och trängselskatt begränsa bilåkandet, vilket visar det ologiska med Förbifart Stockholm! Medelst dubbdäcksförbud räknar Vägverket med att utsläppen av hälsofarliga partiklar skall minskas, trots att de allra farligaste partiklarna kommer från förbränningsmotorer.

ARGs förslag/krav:

-Alla nu tillgängliga och framtida metoder för att begränsa biltrafiken och stimulera övergång till kollektivtrafik bör genast beaktas och prövas, såsom effektivare trängselavgiftssystem. Överskottet av detta bör helt och hållet användas till kollektivtrafiken, sänkta avgifter och utbyggnad.

-Om Förbifart Stockholm trots allt byggs bör all nuvarande och framtida teknik för rening/filtration användas vid torn och utfarter.

D) Grundvattenpåverkan i våtmarker / sumpskog

Bakgrund

Grimsta naturreservat ligger inom Östra Mälarens Vattenskyddsområde (primär och sekundär skyddszon). Grimstaskogen utgör största delen av Grimsta naturreservat och det är denna del som ingår i Vägverkets samrådsområde för bortledning av grundvatten.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen vet inte själva hur väldokumenterad Grimstaskogens geologi är. Vi tycker att dokumentationen är knapphändig och tror att det beror på att området aldrig har utsatts för exploatering av nutida mått. Redan på 1930-talet visste man att för framtiden värna om just denna del av Stockholm.

När staden växte och de första förorterna byggdes på 40-50-talen lämnade man medvetet Grimstaskogen orörd.

Befintlig grundvattensmätning

I augusti/september 2008 placerade Vägverket 2 grundvattenrör för kontinuerliga mätningar av grundvattenrörelser i Grimsta naturreservat. Positionen av dessa finner man på "bilaga 3C, hydrogeologisk karta, fastigheter Hässelby, underlag för miljödomar, vattenverksamhet". Det första grundvattenröret öppnades tydligt redan år 2007 (R07VK39U).

Sedan öppnandet av dessa 3 grundvattenrör har Vägverket flyttat dragningen av tunnlar och vi vill hävda att dessa grundvattenrör inte längre ger precisa svar. Grundvattenrör nr 08F359RU och 08F353RU är nu placerade ca 300 meter öst/ostsydost om nu planerade bergtunnlar. 2008 var deras placering helt korrekt och i de dåvarande tunnlaras omedelbara närhet. Grundvattenrör nummer R07VK39U ligger så långt från nuvarande tunnelsträckning att den inte längre är placerad inom "samrådsområde för grundvattenbortledning". En påverkan på grundvattenbortledning kan i och för sig sträcka sig 1000 meter bort men Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen tror inte att så är fallet denna gång eftersom Vägverket år 2008 valde att lägga de två grundvattenrören i position med då planerad tunnel.

Våtmark/Sumpskog

Förutom hållmarker och Mälarstränder har våtmarkerna/sumpskogarna i Grimsta naturreservat stort bevarandeintresse för Stockholms län med biotoper av ovanlig karaktär. I Grimstaskogen finns två större våtmarker/sumpskogar, den ena med direkt avrinning genom bäck ut i Mälaren och den andra mot Råcksta Träsk. Inför "Beslut för Grimsta naturreservat", 2004, inventerades hela reservatsområdet och man fann i Grimstaskogen bl.a. ett välutvecklat klibbalkärr med varierande torra och fuktiga små biotoper som bidrar till kärrets artrikedom. En våtmark berörs av grundvatten och även av det sk ytliga grundvattnet. Om grundvatten bortleds torkar våtmarken och om vattennivån stiger dör träden bort när rötterna är beroende av syre.

Friskluftsintag för eldriftsutrymme (ELDU) på strandpromenaden

Eftersom alla vertikala tunnlar kan påverka grundvattensnivån vill vi även uppmärksamma det eldriftsutrymme som planeras att anläggas vid Mälärstranden längs med strandpromenaden mellan Maltesholms- och Kanaanbaden. Placeringen är illa vald med sin närhet till brant med hållmarkstallskog och bäck som ger avrinning från en av skogens två våtmarker/sumpskogar. Från Maltesholmsbadet smalnar strandpromenaden av allt mer med en 30-40m hög brant på ena sidan och Mälaren på den andra. Eldriftsutrymmet kräver permanent tillgänglighet.

Sjöledning mellan arbetstunnel på Lovö och Blackeberg

Processvattnet är förorenat av bl.a. kväve och bedöms inte kunna släppas ut orenat i recipienten (*menar Vägverket Mälaren?*) utan vattnet skall föras bort genom ett polyetenrör med en diameter på cirka 10 cm. Röret skulle ligga nedtyngt på botten av Lambarfjärden, på en sträcka av 2,2 km. ARG är inte tillfreds med denna lösning men att frakta bort processvattnet med båt tycks ännu sämre.

ARGs frågor beträffande denna ledning:

- Kan Vägverket garantera ledningens kvalitet, att den håller över lång tid, under vatten?
- Vilka kontroll- och varningssystem har Vägverket för att upptäcka undervattensläckage?
- Är det möjligt att med ett polyetenrör med diametern 10 cm, på en total sträcka av 3 km, föra bort en preliminär mängd av 100 m³ vatten per dygn?

Råcksta Träsk

Vid undersökningar har Staden funnit att Råcksta Träsk får mer än 30% av sitt tillflöde av vatten från Grimstaskogen. Denna tillrinning av filtrerat vatten samt relativt snabb cirkulation ut i Mälaren har troligtvis gjort att denna mycket utsatta sjö har kunnat överleva. Det pågår just nu en restaurering av Råcksta Träsk med bl.a. uppsamling av dagvatten i damm vid Bergslagsplansrondellen innan dagvattnet tillåts passera ner i sjön och vidare ut i Mälaren.

Vatten från Grimsta naturreservat stödjer vattenkvaliteten i Råcksta Träsk och hela reservatet fungerar som ett filter för flödet till Östra Mälarens vattenskyddsområde.

ARGs förslag/krav:

-En fördjupad utredning angående alla ovanstående frågeställningar är nödvändig innan beslut om byggstart eftersom en viktig del av natur-reservatets värde äventyras.

-Konsekvenserna av påverkan på grundvattnet i Grimstaskogen är omöjlig för Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen att avgöra men vi kräver med bestämdhet:

att Vägverket gör nya grundvattenmätningar, genom grundvattenrör vars placering överensstämmer med den nya tunneldragningen i arbetsplan, samrådsunderlag, september 2009.

att dessa grundvattenrör placeras i direkt anslutning till den punkt där tunnlar korsar de två våtmarkerna/ sumpskogarna och (om så behövs) även där tunnlar korsar 2 huvudvattendelare. För att få fram relevanta uppgifter skall mätning i dessa grundvattenrör ske under minst 18 månader (helst 24 mån).

att Vägverket noggrannare undersöker Grimstaskogens geologi, att bergarter, jordmån och sprickzoner igenkänns. Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen är inte nöjd med att Vägverket hänvisar till Kungshatt i denna och andra frågor. Det må finnas likheter mellan områdena, men det är fortfarande två helt skilda situationer, med olika variabler och konsekvenser. Om inte de specifika variablerna för Grimstaskogen är kontrollerade hur kan då Vägverket bedöma konsekvenserna?

att Vägverket noga undersöker påverkan från eldriftsutrymmet vid Mälarstranden. Det återstår mycket som behöver undersökas och besvaras, bl.a: Hur påverkar denna vertikala tunnel grundvattennivån? Hur påverkar en eventuellt permanent väg för transport till och från eldriftsutrymme bäckfåra och avrinning från våtmark?

att Vägverket undviker byggnad och vertikalt schakt, transportväg och påverkan på strandlinje inom naturreservatet genom att eldriftsutrymme placeras längre västerut, förslagsvis på befintlig parkeringsyta vid Maltesholmsbadet. Det bör utredas om man därigenom även minskar eventuell berg- och/eller grundvattenpåverkan och risker med/för Mälarens vatten.

ARG anser att motsvarande utredningar och redovisningar avseende grundvattenpåverkan och följd effekter måste genomföras för Sätmaskogen, Kungshatt, Lovön och Järvafältet. ARG har dock inte gjort någon bedömning av de behov som föreligger i dessa områden men förutsätter att dessa i likhet med Grimstaskogens kommer att bedömas av Miljödomstolen.

E) Eldriftsutrymme (ELDU):

Planerat eldriftsutrymme i närheten av Mälarstranden på Grimstasidan är ett intrång i Grimsta naturreservat. Alla större tillfälliga och bestående förändringar/skador vore oacceptabelt. Det är också oacceptabelt om eldriftsutrymmet utformas så att den inte smälter in i omgivningen.

Det framgår inte av handlingarna hur det planerade eldriftsutrymmet vid Mälar-stranden, under byggnation av själva huset, borring/sprängning av luftkanal ner till motorvägstunneln, elförsörjning mm skulle komma att påverka naturreservatet. Hur skall schaktmassor, jord och sten från uppborringen av luftkanal, 1,5 meter i diameter, ca 60 meter djup, borttransporteras?

I Vägverkets arbetsplan anges dock att framkomligheten längs strandpromenaden kommer att påverkas och att en omläggning av "stigen" (från Maltesholmsbadets parkeringsplats och söder ut i reservatet fram till båtklubben) kommer att göras. Detta har inte tidigare nämnts. Hur kommer detta att genomföras? Kommer tunga/ stora fordon/arbetsmaskiner att användas för omläggning av promenaden och för byggnation av eldriftsutrymmet och för borttransport av schaktmassor?

I Vägverkets material beskrivs även hur fasta installationer måste vara tillgängliga så länge vägen är i bruk. Det vore helt oacceptabelt om promenadstigen mellan Maltesholms- och Kanaanbadet helt eller delvis skulle röjas, eventuellt sprängas upp och kanske asfalteras. Denna utgör idag en väsentlig del av Grimstaskogens rekreativvärde.

Kommer elledning dras fram till stranden? Kommer skador att uppstå i skogen/längs strandpromenaden/stranden? Kommer eldriftsstationen bullra vid drift?

Vid olyckor nere i tunnlarna kommer eldriftsutrymmet även att fungera som rök- och gasutsläppskanal. Behövs/planeras någon form av varningssystem på marknivå för de som vistas i området vid ett sådant tillfälle?

ARGs förslag/krav:

-Eldriftsutrymmet bör placeras utanför naturreservatet, exempelvis på parkeringsplats i slutet av Maltesholmsvägen.

-Eldriftsutrymmet får inte avge ljud och måste utseendemässigt smälta in i omgivningen på ett naturligt sätt. Den bör av en åskådare kunna ses som en del av båtklubben, såväl från land som från vattnet.

-Inga andra synliga objekt förutom själva "friggeboden" får finnas. Inga elledningar!

-Byggnationen får inte orsaka skador på skogen, strandlinjen eller strandpromenad med omgivning. Byggmaterial och maskiner för byggnation borde huvudsakligen kunna fraktas till byggplatsen vattenvägen och göra omläggning/ ombyggnation av strandpromenaden onödig. Detsamma gäller bortforsling av schaktmassor från uppborring av luftkanal. Kan uppborringen ske underifrån och schaktmassorna forslas bort via huvudtunneln eller gör detta att fel läge på ytan kan uppkomma?

Givetvis får inte heller några arbetsmetoder eller transporter leda till skador på strandlinjen. Det handlar om intrång i ett naturreservat och då måste arbetsmetoderna anpassas efter detta. Dessa frågeställningar bör redovisas i arbetsplanen.

-Plan måste upprättas över hur allmänheten kan varnas och skador på människor och natur förhindras vid olyckor nere i tunnlarna, vilka kan orsaka rök- och gasutsläpp via stationens luftschakt.

-En bedömning av risken med att lägga en ca 60 meter djup luftkanal, diameter 1,5 meter, så pass nära Mälaren måste göras och redovisas. Kan inflöde av vatten från Mälaren ske? Risk vid framtida högre vattenstånd än idag? Kan borring eller annan byggnation av luftkanalen, förstärkningsarbeten mm påverka Mälarens vattenkvalitet med tanke på bad eller dricksvattentäkt? Kan luftkanalen under driftsfasen pga sprickbildning, rök och gasutsläpp vid olyckstillbud påverka Mälarvattnet?

F) Risker för Mälaren som dricksvattentäkt genom byggnation, VA-ledning och driftsfas

ARG framhåller att byggnation av leden, tillfälliga hamnar, borttransport av schakt-massor, stendamm och spränggaser, pråmar, tillfällig VA-ledning i Lambarfjärden mm hotar Mälarens vattenkvalitet med avseende på Mälaren som dricksvattentäkt.

Vi vill här betona att riskerna med bland annat hamnverksamhet, borring, sprängning och förstärkningsarbeten av tunnlar under såväl mark som vatten bör beaktas längs hela Mälärsträckningen, Sättra, Kungshatt, Lovö, Grimstaskogen, under såväl bygg- som driftsfas! Minns Hallandsåsen!!

Vägverkets arbetsplan innehåller nu en tillfällig VA-ledning som inte tidigare nämnts. Denna skall tydligen förankras på sjöbotten mellan den tillfälliga arbetshamnen på Lovö och Blackeberg och ansluta till Bromma reningsverk. Hur kommer detta att påverka Lambarfjärden och strandlinjen vid Blackeberg?

Vilka risker för vattenkvaliteten innebär denna?

Om tillrinningen till Räcksta träsk från Grimstaskogen äventyras genom grund-vattensnivåsänkningar på grund av tunnlar under skogen kan detta påverka flödet av förorenat vatten till Mälaren.

ARG anser således att risken inte heller kan uteslutas att Förbifart Stockholms tunnlar under mark och/eller vatten även under ledens driftsfas kan komma att påverka vattenkvaliteten i Mälaren på kort/längre sikt. Detta på grund av läckage/ skador/ reparationsarbeten på tunnlar under driftsfasen eller kanske effekter efter att leden slutat användas!

ARG anser även att vattenkvalitetsförsämringar kan uppkomma under driftsfasen på grund av ofiltrerade avgaser och ofiltrerade partikelutsläpp från ventilationstorn.

ARGs förslag/krav:

-Risker för störningar i Lambarfjärdens vattenkvalitet under byggfasen måste redovisas för ett förväntat respektive värsta scenarium. Risker på grund av transport av arbetsfordon/redskap och schaktmassor?? Muddringseffekter, olje-/dieselspill mm?? Stendamm och spränggaser? Risker på grund av borring, sprängning och förstärkningsarbeten av tunnlar såväl under mark som vatten!?? Risker under/efter driftsfas? Räcksta träsk tillflöden? Redovisning av alla upptänkliga risker och hur dessa kan minimeras måste göras i arbetsplanen!

-Risker vid spill/läckage från VA-ledningen måste redovisas avseende såväl bad-kvalitet som effekter på Mälaren som dricksvattentäkt. Redovisningen måste visa att VA-ledningen inte riskerar att orsaka skador, utsläpp och spill. Den får inte begränsa möjligheten till friluftsliv/ bad eller påverka båttrafiken. Inte heller får den innebära risker för Mälaren som vattentäkt.

-Redovisning bör göras av hur stor risken är att Förbifart Stockholms tunnlar under mark och/eller vatten kan komma att påverka vattenkvaliteten i Mälaren på kort/längre sikt på grund av läckage/skador/reparationsarbeten på tunnlar under driftsfasen eller kanske efter att leden slutat användas?

-En bedömning av risken med att lägga en ca 60 meter djup luftkanal, diameter 1,5 meter, så pass nära Mälaren måste göras och redovisas. Kan inflöde av vatten från Mälaren ske? Kan framtida högre vattenstånd påverka? Kan borring eller annan byggnation av luftkanalen, förstärkningsarbeten mm påverka Mälarens vattenkvalitet med tanke på bad eller dricksvattentäkt? Kan luftkanalen under driftsfasen pga sprickbildning, rök och gasutsläpp vid olyckstillbud påverka Mälärvattnet? Risker om leden inte längre används?

-Hur påverkar avverkning av skog och upprättande av väg och arbetsplatsområde på Norra Lovö markens filtrationsförmåga av vatten som når Mälaren? Detta med tanke på vattenkvalitet med avseende på Mälaren som dricksvattentäkt.

-ARG anser även att vattenkvalitetsförsämringar på grund av driftsfasens avgaser och partikelutsläpp från ventilationstorn bör utredas.

-Vilka risker finns när leden inte längre används? Någon bedömning av detta presenterar Vägverket inte i denna arbetsplan. En sådan bedömning och en plan för riskhantering bör finnas i arbetsplanen.

-Risken att Mälaren under kortare/längre perioder inte kan användas som dricks-vattentäkt måste särskilt redovisas. Inga risker är acceptabla eftersom Stockholms regionen inte har någon reservvattentäkt som räcker till och befolkningens tillvaro inte får äventyras! Denna fråga bör enskilt kunna leda till att planeringen av Förbifart Stockholm avbryts!

ARG menar att alla aspekter, alla verksamheter, arbets- och hamnområden, alla installationer, tunnlar under mark och vatten, såväl under bygg- som driftsfas, föroreningar, schakt, borrhinar, sprängningar, schaktmassetransporter mm måste utredas, redovisas och bedömas av Miljödomstol, såväl var för sig som

i ett samlat perspektiv, med tanke på bad och Mälarens avgörande betydelse som dricksvattentäkt. Detta gäller hela Mälaren inklusive Sättra, Kungshatt, Lovö och Grimstaskogen med tunnlar under såväl mark som vatten och verksamheter och installationer såväl under som över mark och vatten.

Förslag/krav: Speciellt samråd om punkt A-F behövs! ARG önskar delta!

Bergslagsplan, en port till Grimstaskogen. Trafikplats Vinsta.

Områden anslutande/nära grönområden och naturreservat är viktiga entréer/ inträdesportar till dessa. Viljan att besöka, utnyttjandegraden, attraktionskraften, den faktiska tillgängligheten till områdena, inte minst för barn och äldre, är starkt beroende av hur dessa är utformade och även beroende av trafiktryck, buller, avgaser mm.

När det gäller Grimsta sportfält, Hässelby slott, Grimstaskogen, Grimsta naturreservat är Bergslagsplansområdet ett av dessa. Detta gäller för närboende människor i Vällingby, Grimsta, Vinsta, Kälvesta men även övriga besökare från Västerort och hela Stockholm. Detta gäller för många av de som kommer via tunnelbana, buss och infartsparkeringar. Det är av största vikt att Bergslagsplan lätt kan passeras av gående och cyklister och på ett säkert sätt även av barn, handikappade och äldre. Situationen är otillfredställande redan som den är idag.

Det enda trafikljus som finns erbjuder en tämligen osäker passage förbi en kraftigt trafikerad rondell. Dagens placering av trafikljus gör ingen som helst nytta för den som kommer från tunnelbanan från Johannelund.

Om den trafikpolitik accepteras som är grunden för Stockholmsöverenskommelsen kommer problemen att öka avsevärt, bland annat vid Bergslagsplan. Vi är övertygade om att Förbifart Stockholm dessutom kommer att förvärra situationen dramatiskt och göra området till en infart mot Brommaplan och Stockholms innerstad. Vi befarar att trafiktrycket på hela vägnätet runt om Vällingby kommer att bli avsevärt större än idag med betydande konsekvenser för boendemiljön. Denna trafikpolitik med avsevärd ökning av biltrafiken borde vara helt oacceptabel för stadens politiker och tjänstemän.

Varken Vägverket eller Stadsbyggnadskontoret, i material eller på samrådsmöten, har kunnat presentera prognoser för trafiken på Bergslagsplan och vid den nu planerade trafikplats Vinsta. I Vägverkets trafikprognoser för arbetsplan framgår dock att trafiken ökar kraftigt på Bergslagsvägen på sträckan mot Brommaplan och på Löfstavägen. Detta gäller både ett nollalternativ och med Förbifart Stockholm.

Klart är att normer för buller och luftkvalitet inte kommer att kunna uppfyllas.

Samrådsmöten har också gjort det uppenbart att den tunga trafiken från Lunda kommer att öka kraftigt i området, vilket i sig är oacceptabelt.

Bullerplank planeras, enligt stadsbyggnadskontorets samrådsmöte, åtminstone efter färdigställande, troligen redan under byggnation av trafikplats Vinsta, vilket är alldeles nödvändigt. Detta hjälper dock inte Bergslagsplans omgivning.

I Vägverkets arbetsplan beskrivs behovet av både plank och bullervall samt eventuellt tyst asfalt för Vägverkets ansvarsområde vid trafikplats Vinsta.

Vad vi erfarit är det dessutom risk att nuvarande trafikljus vid Bergslagsplan inte kan bibehållas eftersom detta kan öka risken för köer i Förbifart Stockholms tunnlar/uppfarter.

Utebliven upp/nedfart vid Lunda

En upp/nedfart vid Lunda är en förutsättning/krav för att inte ytterligare dramatiskt försämra situationen lokalt genom en kraftig ökning av tung trafik förbi/vid Kälvesta, Vinsta och Vällingby. På samrådsmöten har siffran 1 000 tunga varutransporter per dygn nämnts vilket omräknat blir närmare en tung varutransport per minut!! Givetvis skulle detta negativt påverka stadsdelens attraktionskraft på grund av buller, barriäreffekter och försämrade luftkvalitet. Försämrade attraktionskraft gäller även avseende Grimsta sportfält, Grimsta naturreservat och dess besökare.

I detta sammanhang vill vi passa på att påminna om att det är via förbränningsmotorer och inte dubbdäck de minsta och farligaste luftburna partiklarna från trafiken uppkommer. Enligt sakkunniga, även inom bilindustrin, kommer fordon med förbränningsmotorer utgöra en betydande del av fordonsparken under stora delar av detta århundrande, kanske hela. Inte minst är diesel, enligt nyare rön, ett stort problem i detta sammanhang. Förutom att intresset för dieslbilar tycks öka kommer det att bli extra svårt att ersätta dieseln i transportfordon. Detta ökar ytterligare problematiken med en utebliven upp-/nedfart vid Lunda.

Att upp/nedfart vid Lunda nu stryks i Vägverkets arbetsplan, trots att den är upptagen i regeringens tillåtlighetsbeslut, är således en stor negativ överraskning!! Tekniska svårigheter på grund av överraskningar beträffande mark- och berggrund och därigenom ökade byggkostnader är ingen acceptabel ursäkt. Detta visar bara det orimliga och olämpliga i Förbifart Stockholms sträckning och är ytterligare ett skäl till att leden bör skrinläggas.

ARGs förslag/krav för området Bergslagsplan till Lunda:

Vårt huvudförslag är, liksom tidigare framfört, en annan trafikpolitik vilket inkluderar att planerna på Förbifart Stockholm skrinläggs.

-I arbetsplanen bör en trafikprognos avseende själva Bergslagsplansrondellen och Trafikplats Vinsta samt anslutande vägar, Bergslagsvägen (mot Lunda/Hjulsta respektive Brommaplan), Lövestavägen, Kirunagatan, Skattegårdsvägen, Vinstavägen mfl presenteras. Tung transporter bör särskilt studeras. Prognosen bör innehålla en jämförelse mellan dagens situation och situationen med Förbifart Stockholm.

-Vårt huvudförslag lokalt om Förbifart Stockholm trots allt byggs är att Bergslagsplan däckas över, helst nedsänkt, och att en grönyta skapas ovanför denna som förenar sportfältet vid Grimsta med nuvarande grönytor på bägge sidor om nuvarande Bergslagsvägen i riktning mot Hjulsta. På denna grönyta skulle människor kunna passera på väg till och från Grimstaskogen.

Det finns givetvis blygsammare förbättringar som kan genomföras, såsom minst tre gång- och cykelpassager, (utan trappor), en vid Bergslagsplan under Bergslags-vägen mot Brommaplan, en under Bergslagsvägen mellan Vällingby och Johannelunds tunnelbanestation och en under Lövestavägen vid Bergslagsplan.

En fullständig överdäckning, helst av en nedsänkt trafikplats, vore dock det ideala.

-Eftersom även trafikplats Vinsta, mellan Bergslagsplan och Skattegårdsvägen blir en barriär för gående, cyklister, lokala bilfärder och en svår buller- och avgashärd skulle en med Bergslagsplan sammanhängande överdäckning av hela denna, helst i nedsänkt läge, vara önskvärd och rimlig.

Eftersom Bergslagsplan/trafikplats Vinsta äventyrar attraktionskraften i stora bostadsområden, bla i Vällingby, Grimsta, Vinsta, Hässelby Gård samt Vinsta industri/köpcentrum och Hässelby Slottsområdet och Grimsta sportfält som fungerar som port/entré till Grimsta naturreservat finner vi ovanstående överdäckningar fullt rimliga, sannolikt även ur ett hälso- och samhällsekonomiskt perspektiv.

-En upp/nedfart vid Lunda är en förutsättning/krav för att inte ytterligare dramatiskt försämra situationen lokalt genom en kraftig ökning av tung trafik förbi/vid Kälvesta, Vinsta och Vällingby.

Påverkan på andra natur- och grönområden mm.

Vi vill betona att vi inte är några "experter" avseende andra områden men vill ändå göra följande kommentarer.

Förbifart Sthlm skulle såväl under byggfasen som i färdigt skick mycket negativt påverka ett flertal miljöer utanför Hässelby/Vällingby, bland annat pga trafikplatser och vissa nya vägsträckningar och vägbreddningar. Detta gäller bland annat Lovö, Sättraskogen, Hästa, Järvafältet och Hansta naturreservat.

Beträffande Lovö vill vi här framföra att vi anser att ett tungt ansvar vilar på hela Stockholmsregionen och på hela Sverige när det gäller bevarandet av världsarvet Drottningholm med omgivning. Den speciella karaktären av Lovös natur- och kulturmiljöer hotas nu av Förbifart Stockholms trafikplatser, andra arrangemang kring dessa, ökad biltrafik mm.

Beträffande Sättraskogen vill vi framföra att detta område är av synnerligen stor betydelse för befolkningen i ett redan kraftigt trafikharjat område. Mycket stort hänsyn måste tas när det gäller belastningar under byggfasen. Nya anläggningar såväl tillfälliga som bestående måste undvikas.

Trafikplats Hjulsta förefaller bli monstruös, en vägkarusell i 3 plan, en skam. Att redan nu, vid kommande ombyggnad av trafikplatsen planera för en motorled, "Förbifart Stockholm", ovanför nuvarande trafikplats känns cyniskt och ansvarslöst. Först och främst är det åtskilliga faktorer som förhoppningsvis kommer att förhindra att Förbifart Stockholm någonsin blir verklighet. Skulle den trots allt byggas bör vägsystemen ytterligare sänkas/grävas ner så att ingen väg går ovanför marknivå, med hänsyn till naturmiljöer och närliggande bebyggelse. Om inte Förbifart Stockholm kan gå under jord ända fram till Häggvik kan E18 förslagsvis läggas i tunnel förbi Hjulsta, Rinkeby enligt tidigare förkastade förslag/beslut.

Beträffande sträckan Hjulsta-Häggvik känner vi också stor oro. Stadsbyggnads-kontoret framhåller att vissa förbättringar kan åstadkommas längs vissa partier av denna. Vi anser dock inte att dessa på långt när motsvarar de försämringar som sker i övrigt, exvis vid Hästa och naturreservatet Hansta och för boendeyrådena längs sträckningen. Vi vill även betona att stor hänsyn måste tas till fornlämningsområden.

Luftkvalitet, säkerhet och köer i tunnelsystemen

Förbifart Stockholm är inte en förbifart utan en olämpligt dragen stadsmotorväg längs med skyddsvärda natur- och kulturmiljöer och bostadsområden. Var helst den går i dagen, även vid upp/nedfarter/trafikplatser ställer den till problem varför tunnarna av nödvändighet har blivit långa. Egentligen skulle dessa även sträcka sig under hela Järvafältet för att minska störningar.

Med en annan trafikpolitik skulle Essingeleden räcka till för de som verkligen behöver köra bil i yrkestrafik, pga handikapp, äkta förbifartstrafik. Den skulle även räcka till för en separat kollektivtrafikfil för bussar eller spårtrafik. Med en effektiv kollektivtrafikförsörjning av Mälarearna skulle väg 261 inte vara något hot mot Lovö och världsarvet Drottningholm.

ARG har inte mäktat specialstudera arbetsplanen avseende luftkvalitet och säkerhet i tunnelarna. Vi vill dock påpeka att med nuvarande trafikpolitik inbegripet Förbifart Stockholm kommer en del av de personer som verkligen behöver använda bil, yrkesfordon mm, tvingas ner i tunnlar med extra ohälsosam luft. Detsamma gäller kollektivtrafikanter som skulle kunna resa på ett betydligt mer hälsosamt sätt om pengarna till Förbifart Stockholm i stället användes till effektiva kollektivtrafikprojekt. Exempelvis varnas ju astmatiker för resor i tunnelarna, även med buss. Inga besparingar är acceptabla när det gäller luftkvalitet eller olycksbekämpning, exempelvis installation av adekvata sprinklersystem. Ur säkerhetssynpunkt är vi dessutom tveksamma till planerad tillåten hastighet i tunnelarna.

Luftkvalitet, köer, säkerhet

Frågeställningar som bör belysas mer i arbetsplanen

-Frågan om luftkvalitet i och omkring tunnlar/trafikplatser bör ses över och redovisas extra noga i arbetsplanen. Vi befärar att överoptimism beträffande framtida bilflotta härskar även när det gäller denna fråga. Olika scenarier beträffande bilflottans sammansättning, med dagens som utgångspunkt bör studeras.

Metoder att påverka problemen vid olika scenarier bör redovisas.

-Hur luftkvaliteten i tunnlar påverkas vid olika långa kösituationer måste särskilt redovisas! Vilka motåtgärder finns/ planeras?

-Har metoder att förbättra luftkvaliteten i och omkring tunnlar/upp- och nedfarter/trafikplatser valts bort? I så fall av vilken anledning? Kostnadsskäl?

-Frågan om säkerhet/risken för olyckor/brand och åtgärdande av dessa i och omkring tunnelarna/trafikplatserna bör ses över och redovisas extra noga i arbetsplanen. Vi befärar att överoptimism beträffande framtida bilflotta härskar även när det gäller denna fråga. Olika scenarier beträffande bilflottans sammansättning, med dagens som utgångspunkt bör studeras. Metoder att påverka riskerna vid olika scenarier bör redovisas.

-Frågan om säkerhet/risken för/vid olyckor/brand och åtgärdande av dessa i och omkring tunnelarna/trafikplatserna när kösituation uppstått "framför" olycksplatsen bör särskilt studeras och redovisas.

-Har metoder att förbättra säkerheten, förebygga och åtgärda olyckor, såsom adekvata sprinklersystem, valts bort i och omkring tunnlar/upp- och nedfarter/trafikplatser? I så fall av vilken anledning? Kostnadsskäl?

-Vi ifrågasätter även busstrafikens framkomlighet i rusningstrafik. Det skulle enligt vår mening krävas en separat bussfil! Dessa aspekter bör ytterligare utredas!

-Vad händer om trycket på leden blir så stor att den tidvis måste stängas av, i likhet med Södra Länken? Hur blir då trycket på omgivande vägnät med en trafikpolitik som orsakat en betydligt större trafikmängd i regionen än idag? Detta måste redovisas!

-Vilka hastigheter som bör tillåtas ur säkerhetssynpunkt bör ytterligare utredas och redovisas!

Förbifart Stockholms klimateffekter

Även om man skulle försöka bortse från de mycket negativa lokala och regionala effekterna finner vi det högst anmärkningsvärt om planerna på Förbifart Stockholm skulle förverkligas eftersom denna motorled skulle motverka uppfyllandet av nationella och regionala miljö- och klimatmål och äventyra Sveriges rykte som föregångsland. Detta i en situation då svårighetsgraden av framtida klimat-förändringar avgörs av vårt och andra länders agerande.

Att försöka motivera Förbifart Stockholm med att det kommer att finnas en helt annan bilflotta 2020-2050, som inte kommer att påverka uppfyllandet av nödvändiga utsläppsmål är barockt och naivt. Detta tyder på okunskap om seriösa vetenskapliga bedömningar från bland annat KTH, dels om teknikutveckling på bilområdet, dels om tillgången på allehanda former av energi som ej är klimatbelastande vid produktion respektive användning. Vägverkets beräkningar har nyligen underkänts i en rapport, juni 2009, av Göran Finnveden och Jonas Åkerman, KTH, "Förbifart Stockholm, miljön och klimatet – en fallstudie inom vägplaneringen", se bilaga 1.

Tänkvärda är också stadsbyggnadskontorets kommentarer på sidan 38-39 i Samrådsredogörelsen till Stockholms översiktsplan. SBK betonar där 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 översiktsplanens MKB 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."

ARGs slutsats:

Förbifart Stockholm är ett gigantiskt hot som skulle motverka en miljö- och klimatomfattigt sund regional utveckling. I stället behöver kollektivtrafikens utbyggnad och användning prioriteras. Förbifart Stockholm medför avsevärt ökade växthusgasutsläpp, såväl direkt som indirekt, avsevärt större energi-användning och tar enorma ekonomiska resurser från kollektivtrafiken.

Kalkyler samhällsekonomi/klimat effekter

Diskussion samhällsekonomisk kalkyl

Den samhällsekonomiska kalkylen har kraftigt ifrågasatts från flera håll. Detta har inte lett till någon oberoende granskning. Den samhällsekonomiska vinsten som framräknats består till stor del av restidsvinster för bilister om trafikmängden i regionen ökar med ca 80 % oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte.

Varför skulle den göra det? Utan Förbifart Stockholm kan ju helt andra mål sättas upp, en betydligt bättre kollektivtrafik finansieras, biljettpriser sänkas mm!

Detta är dessutom nödvändigt eftersom klimatmålet för Stockholm måste vara mycket högt då övriga landet inte har samma förutsättningar att begränsa personbilstrafiken. Vi har haft svårt att finna moderna siffror men allt talar för att åtminstone 75-80 % av de som åker bil i rusningstrafik i Stockholmsregionen idag

i stället skulle kunna färdas till sina arbeten via kollektivtrafik. Detta måste utnyttjas. Det krävs en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken och att den blir effektivare och turtätare. Strategiskt placerade infartsparkeringar måste tillhandahållas i större omfattning än i dag. Fler än idag skulle kunna cykla och promenera hela eller delar av vägen till arbetet. Detta skulle även ha en hälsobefrämjande effekt. Allt detta skulle rimligen leda till att dagens vägnät räcker under överskådlig tid, även för en växande befolkning.

Kommer kalkyler omräknas?

Inte ens regeringens mål för växthusgasutsläpp för Sverige kan uppnås med den trafikökning som både Vägverket och Stockholmsöverenskommelsen räknat med. Resultatet blir i stället en stor ökning av utsläppen även om en mycket kraftfull, osannolik, teknikutveckling på bil- och drivmedelsområdet skulle uppnås. Detta har man nu tagit till sig i RUFSS 2010-planeringen. Man har, även det en överskattning (överoptimistiskt), räknat ut att biltrafiken inte får öka med mer än 33%. Givetvis måste detta påverka vilka tidsvinster som kan uppnås med Förbifart Stockholm och därigenom utfallet av den samhällsekonomiska kalkylen. Vi anser dessutom att den hastighet som planeras bli tillåten i tunnlarna förefaller hög ur säkerhetssynpunkt.

Vi vill även framhålla att tidsvinster inte kan beräknas utifrån denna högsta tillåtna hastighet som vi anser vara orimlig att uppnå, i synnerhet under rusningstrafik.

Kostnadskalkyl/samhällsekonomisk kalkyl

Förslag/krav:

-I samband med omarbetandet av arbetsplanen måste en ny mer realistisk kostnadskalkyl upprättas. Den bör även innehålla ett värsta scenarium då kostnadsöverskattningar exempelvis pga berggrund, ökat materiel- och arbetskostnads- läge, ökat ränteläge mm inräknas. Den bör dessutom innehålla en kalkyl för ränte-, drifts- och underhållskostnader under 50 år för att ge en mer adekvat bild av de totala kostnaderna.

-Vad betyder Förbifart Stockholms kostnader för framtidens skattebetalare? Hur mycket pengar i form av trängselavgifter och andra styrmedel måste läggas på Förbifart Stockholm? Detta vill nog även framtidens bilister ha svar på! Vilka angelägna projekt, exempelvis kollektivtrafik, skulle vi i stället kunnat satsa på ?

-En ny samhällsekonomisk kalkyl bör upprättas av oberoende instans (ej konsortiet för Förbifart Stockholm). Den bör byggas på olika scenarier för biltrafikmängds-förändringar, även minskningar som bland annat kan orsakas av klimatarbetet, en ny stadsplanering och/eller drivmedelsbrist. Scenarierna kan bland annat utgå från Stockholmsöverenskommelsens trafikprognoser, respektive RUF5 2010, se ovan, respektive en trafikpolitik som Naturvårdsverket mfl anser rimlig.

-Kalkylen bör även när det gäller kostnader för klimatpåverkan ta hänsyn till olika scenarier när det gäller teknikutveckling för bilflottan och olika drivmedelsscenarioer. Hänsyn bör även tagas till bedömningar av trafiksäkerhet vid olika tillåtna hastigheter i tunnlarna och realistiska medelhastigheter vid rusningstrafik.

Kommentar: Det är inte rimligt att kostnadsökningar skall framkomma efter att beslut fattats eller till och med efter att ett vägprojekt påbörjats. Inte heller att besparingar när det gäller luftkvalitet eller olycksbekämpning görs för att söka motverka andra kostnadsökningar. Kalkyler bör genomföras på ett sådant sätt att även ett "värstascenarium" kan bedömas ur rimlighetssynpunkt.

Diskussion avseende climateffektsberäkningar

Vägverkets utredningar om Förbifart Stockholms climateffekter har också kraftigt ifrågasatts. Även dessa är beroende av vilket "nollalternativ" som väljs. Vårt resonemang, i stycket samhällsekonomisk kalkyl ovan, bygger på att dagens privatbilism i Stockholm under rusningstrafik kan minskas rejält. Utan att här fördjupa oss vidare vill vi poängtera att människors hälsa och livskvalitet förbättras med minskad trafik.

Det krävs en ansvarsfull trafikpolitik för att klara miljö- och klimatmålen och för att Stockholm skall vara en mänsklig stad att leva i för alla. Med en sådan kan och måste privatbilismen i Stockholm hållas på en lägre nivå än dagens även i ett växande Stockholm. En sådan politik skulle i jämförelse med Stockholmsöverens-kommelsen säkerligen kunna leda till mindre än hälften så höga utsläpp och mer än halverad energianvändning inom transportsektorn.

Vägverkets beräkningar avseende Förbifart Stockholms climateffekter, även jämfört med det egna nollalternativet, har kraftigt ifrågasatts från olika håll, bla i en KTH-rapport, "Förbifart Stockholm, miljön och klimatet- en fallstudie inom vägplaneringen" av Finnveden, Åkerman, (se bilaga 1). Kritiken gäller bla byggfasens klimatutsläpp liksom utsläpp vid produktion av materiel. En viktig punkt är också att ökad drivmedels- och elanvändning leder till användning av mer klimatpåverkande varianter/produktion av dessa, bland annat illustrerat genom begreppet marginalel. Vägverket nämner själva en del av denna kritik i arbetsplanen. Samma tankesätt borde gälla biobränslen mm. I en storstad kommer biltransporter aldrig att kunna mäta sig med kollektivtrafiken när det gäller klimat- och energieffektivitet.

Klimatutsläppsberäkningar

Förslag/krav:

-Nya oberoende (ej av Förbifart Stockholmskonsortiet) beräkningar av klimatutsläpp, även här med olika scenarier krävs.

-Nuvarande trafikpolitikplanering med Förbifart Stockholm borde jämföras med en trafikpolitik och alternativ utan Förbifart Stockholm som förordas bland annat av Naturvårdsverket, SIKa och oberoende forskare på KTH mfl.

-Olika scenarier beroende på hur teknikutveckling för fordon, drivmedelsproduktion, elproduktion kommer att påverka utsläppsökningar orsakade av Förbifart Stockholm bör studeras.

-Hur påverkar Förbifart Stockholm regionens bebyggelse- och samhällsstruktur och därigenom växthusgasutsläpp?

Slutord:

Trots alla aspekter vi tagit upp i denna skrivelse känner vi att många viktiga saknas. Vi hoppas att andra mäktar ta upp dessa och/eller att vi kan återkomma inom tiden för arbetsplanens utarbetande. Har vi varit otydliga så be oss gärna om förtydligande. Vi anser att det behövs och deltar gärna i samrådsdiskussioner avseende Förbifart Stockholms påverkan på Grimsta naturreservat och dess omgivning.

De frågeställningar i denna skrivelse som rör vattenverksamhet och Miljöbalken kapitel 11 skall bedömas av Miljödömsstol. Flertalet av dessa återfinns på sidorna 3-13.

Slutligen hoppas vi att våra utrednings-/redovisningskrav skall vara beaktade i nästa version av arbetsplanen. Ett ännu bättre alternativ är dock att projektet Förbifart Stockholm lagts ned innan dess!!

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
stoppabron@yahoo.se

Bilaga 1: KTH-rapporten: "Förbifart Stockholm, miljön och klimatet – en fallstudie inom vägplaneringen"

(om fel uppstår finns rapporten här: <http://www.infra.kth.se/fms/>)