

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

1

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 mitt emot 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. Rövning, 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 rekreations synpunkt. 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 erosionsskador orsakar svallvågorna från prämar 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. Grimstaskogen 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 sommardag, 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 Ångsholmen 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 beteendevetare. 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 borrar 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 fördyringar 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.

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 grundvattenbortförslut 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 tunnlar. 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 Mälardvattnet

Mälardvattnets 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 bortförslut 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 Mälardvattnet 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 Mälardvattnet. 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 vattentillförsel, en sund utveckling av Räcksta träsk och tillförsel av friskt vatten till Mälaren från Räcksta träsk?

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 tunnlar. Efter detta har Trafikverket tagit bort denna trafikplats ur planeringen. Detta medför, bland annat på grund av expeditionsverksamheten 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 bäring 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 tunnlarna 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 snedvrída 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 framtvíngar 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,

Stig Sjöstedt
ordförande,
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
Mobilnummer: 070 - 97 670 46
mailadress: stig.r.sjostedt@telia.com

Korrespondens:

Postadress:
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
c/o Anne Lundequist
Abiskovägen 14
162 68 Vällingby
mailadress: stoppabron@yahoo.se