

Mark- och Miljödomstolen
 vid Nacka tingsrätt
 Box 1104
 131 26 Nacka Strand
 mmd.nacka@dom.se

Yttrande från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen
 över Trafikverkets ansökan om tillfällig hamn på Norra Lovö.

Målnummer M 3342-11 Förbifart Stockholm, samt kort kommentar
 angående Målnummer M 3345-11 Sättra varv och M 3343-11 Malmviken.

Innehållsförteckning:

Förbifart Stockholm är ej ett riksintresse men Mälaren med öar och strandområden är det	sid 2
<u>Konsekvenser av hamn på Norra Lovö</u>	
*Grimsta naturreservat - bevarandevärde och skyddsbehov	sid 4
*Buller från hamnverksamhet – riktvärden, motivering till villkor/krav,	sid 6
*ARGs yrkande och förslag till villkor/krav angående buller	sid 9
*Skador på Norra Lovö, beskrivning och skyddsvärde	sid 13
*ARGs synpunkter på utredningsbehov och villkor/krav beträffande skador på Norra Lovö	sid 14
*Luftkvalitet, beskrivning och krav	sid 15
*Ljusstörning från hamn, beskrivning och krav	sid 16
*Risker för Mälaren som dricksvattentäkt. Påverkan på Mäljarvattnet	sid 16
Kommentar angående Räcksta Träsk	sid 20
Kommentar angående friskluftsintag till eldriftsutrymme nära Mäljarstranden i Grimsta naturreservat	sid 21
Ej färdigutredd berggrund under Mälaren	sid 22
Slutkommentar angående hamn på Norra Lovö	sid 22
Kortfattat om hamnverksamhet – Sättra varv och Malmviken	sid 23

Förbifart Stockholm är ej ett riksintresse men Mälaren med öar och strandområden är det

Vägverket döpte i början av 2000-talet om Västerleden till Förbifart Stockholm trots att sträckningen var densamma. Naturvårdsverket och många sakkuniga med dem anser att namnet är missvisande. Även Trafikverket erkänner indirekt detta genom att på sin hemsida ange att endast 2% av ledens trafik förväntas passera förbi regionen.

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."

Ovanstående rimmar dåligt med Vägverkets/Trafikverkets hävdande att Förbifart Stockholm är av riksintresse. En stadsmotorväg som främst är ämnad för arbetspendling med bil i Sveriges största stad kan knappast vara av riksintresse med tanke på de miljöpolitiska och transportpolitiska mål som Sveriges riksdag antagit. Det borde tvärtom vara av riksintresse att Förbifart Stockholm inte byggs pga av skador på natur- och kulturmiljöer, klimatpåverkan, kostnader mm.

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. I Trafikverkets arbetsplan 2011 för Förbifart Stockholm framgår att Trafikverket prognosticerar med en 69%-ig ökning av biltrafiken i Stockholmsregionen till 2035 med Förbifart Stockholm, till och med betydligt större än beräknad folkökning i regionen. Av Stockholmsöverenskommelsens prognoser (med Förbifart Stockholm) framgår att trots samtidig kollektivtrafikutbyggnad beräknas kollektivtrafikandelen av resandet minska.

I 2011 års MKB till arbetsplan 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."

Friluftsintressen, rekreativmöjligheter, fyra naturreservat och flera kulturlandskap skulle påverkas mycket negativt av byggnationen av Förbifart Stockholm. Inte minst gäller detta Mälaren med öar och strandområden som enligt Miljöbalken är av riksintresse och därför inte får utsättas för påtaglig skada. Inom området ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas.

En betydande del av Stockholmarnas natur och friluftsliv påverkas inte minst under byggfasen som är lång, minst 8-10 år, troligen blir den längre. Ett försämrat friluftsliv under så lång tid, som kan leda till ändrade vanor, kanske bestående även efter byggnationen, kan sannolikt ge mycket negativa sociala och hälsomässiga konsekvenser. Detta borde grundligt utredas!

Ett antal naturreservat påverkas, kulturområden som Lovö, en stor del av regionens gröna kilar. Efteråt kommer skador kvarstå i olika omfattning längs leden. På vissa håll ökar buller, ofiltrerade avgaser släpps ut genom ventilationstorn, biotoper kan slås ut. Risker för omfattande exploatering längs leden är uppenbar.

Störningarna uppstår bland annat på grund av tre tillfälliga hamnar med angränsande arbetstunnlar i Sätmaskogens naturreservat, Malmviken på sydvästra Lovö mot Ekerö och Färingsö och på Norra Lovö mot Grimsta naturreservat.

Förutom störningar och försämrade rekreativsmöjligheter på land påverkas på sommarhalvåret bad-, kanot- och båtliv och på vintern aktiviteter på isarna, promenader, skid- och skridskoåkning. Kan exvis Vikingarännet genomföras? Vattenkvaliteten kan komma att försämrats av stendamm från schaktmassor, spill från arbetsmaskiner, hamnverksamheten, materialtransporter, färje- och pråmtrafik. Badvatten kan påverkas. Risk föreligger även för Mälaren som dricksvattentäkt för Stockholmsregionen, inom Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Hamnarna kommer givetvis ge kvarstående skador, en del under decennier, en del bestående för all framtid. Hamnverksamheten och den kraftigt ökade trafiken på vattenvägarna av färjor för maskiner, oljor, diesel, arbetsmateriel samt pråmar för bortförsl av schaktmassor orsakar kraftigt buller både på land och över vatten. Vågsvall från färjor och pråmar kan ge erosion av stränder och påverkan på isar. Transport- och byggverksamheten innebär stora risker för Mälarens vatten. Luftkvaliteten försämrats.

Världsarvet Drottningholm och dess besökare kommer tydligt märka av ovanstående, byggnation på och kring Lovön. Tar besökare sig vidare på Lovö blir det än mer uppenbart pga nya trafikplatser, av- och påfarter till leden. Byggs vägen om till fyrfilig förbi slottet blir givetvis störningarna än mer dramatiska. Världsarvsstatusen är hotad och ifrågasatt.

Till detta kommer kraftiga störningar på Järvafältet med Hansta naturreservat. Järvafältet med omgivning drabbas av Hjulstakorset, en monstruös trafikapparat i tre plan, väg i dagen på vissa sträckor och i "tråg" förbi Hansta.

Grundvattenbortledning kan permanent skada vattendrag, sumpskogar, biotoper längs ledens hela sträckning. Utredningar av riskerna med detta förefaller mycket bristfälliga. Vi anser också att byggnationen av Förbifart Stockholm innebär oacceptabla risker för Mälaren som ju är den helt avgörande dricksvattentäkten för Stockholmsregionen.

Ett stort antal miljö- och transportforskare har framfört att Förbifart Stockholm är ett olämpligt projekt och att en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken kan och bör ersätta denna stadsmotorväg.

Vår slutsats är följaktligen att Förbifart Stockholm inte kan ses som ett riksintresse och att därför riksintresset enligt Miljöbalken "Mälaren med öar och strandområden" bör ges företräde i bedömningen av vilken byggverksamhet som är acceptabel och vilka villkor som bör ställas!

Konsekvenser av hamn på Norra Lovö

Grimsta naturreservat - bevarandevärde och skyddsbehov

Den tidigare planerade bron över Lambarfjärden skulle för all framtid ha inneburit en katastrof för natur- och rekreationsvärden inom Grimsta naturreservat och Norra Lovö. En arbetstunnel med tillfällig hamn på Grimstasidan skulle ha inneburit gigantiska störningar och skador som förmodligen aldrig skulle ha kunnat repareras.

Vi vill med denna skrivelse påtala att en rad negativa effekter och risker för Grimsta naturreservat och Norra Lovö föreligger även med nuvarande planering. De störningar som skulle uppkomma i Grimsta naturreservat i form av buller, ljus- och synintryck på grund av arbetshamn, arbetstunnel, transportband, lastning av schaktmassor på pråmar, färje- och pråmtrafik, lastbilstransporter mm på Norra Lovö måste beaktas. Rekreationsvärdet är i hög grad beroende av den tystnad och rofullhet som området har idag.

ARG har till Trafikverket framfört att det försämrade rekreationsvärdet på Grimstasidan kan få svåra sociala och hälsomässiga konsekvenser på grund av den långa byggperioden. Mer än 80 000 människor bor i till Grimstaskogen närliggande bostadsområden. Såväl närboende som långväga besökande söker sig till området för naturupplevelser i en tyst och lugn miljö. Detta beteendemönster kan komma att förändras även efter byggperioden. Samtidigt bör uppmärksammas att många av dagens besökare av skogen även kommer att drabbas av störningar i sina boendemiljöer. ARG har framfört att konsekvenserna av störningarna under den mycket långa byggperioden bör studeras noggrant och presenteras i arbetsplanen.

Vi uppmanar nu Mark- och Miljödomstolen att stödja detta krav och genom stränga villkor minimera konsekvenserna. De delar av Grimsta naturreservat, vatten och strandområden som skulle påverkas mest av hamnen på Norra Lovö ingår i riksintresset Mälaren med öar och strandområden.

Regeringens tillåtlighetsprövning är villkorad bl a med att *"utformningen av väganordningarna ska planeras och utföras så att negativa konsekvenser för naturmiljön, kulturmiljön samt landskapets övriga värden och funktioner så långt möjligt begränsas."* Trafikverket ska också *"efter samråd med berörda myndigheter upprätta en plan som redovisar förhållandena i berörda och omgivande naturmiljöer, kulturmiljöer och boendemiljöer som särskilt bör uppmärksammas under byggskedet med hänsyn till risken för skadlig påverkan och störningar."*

ARG anser att hamnen på Norra Lovö inte bör tillåtas bland annat med tanke på Miljöbalkens krav beträffande Mälaren med öar och strandområden. Om Mark- och miljödomstolen inte har rådighet över detta bör villkoren ställas, exvis beträffande buller, så kraftfullt som möjligt för att påverka, skadeverka och störningar på Norra Lovö, längs Lambarfjärden och i Grimsta naturreservat skall minskas så mycket som det bara är möjligt.

I Stadsbyggnadskontorets detaljplanebeskrivning sid 7 står följande om Grimsta naturreservat:

"Naturreservatet inrättades av Stockholms stad med syfte att för framtiden vårda och utveckla detta natur- och friluftsområde på ett sådant sätt att dess samlade natur-, kultur och rekreativskvaliteter för allmänheten stärks, samt att bevara området som en del av den regionala grönstrukturen så att det finns möjlighet att långsiktigt säkra Stockholms biologiska mångfald. Grimstaskogen består till största delen av varierade skogstyper som undgått modernt skogsbruk. Det är ett av Stockholms tystaste områden och ett ovärderligt andningshål för hela västerort. Här försiggår en mängd friluft-, sport- och motionsaktiviteter som orientering, skidåkning, ridning, bad och båtliv."

Stadsbyggnadskontoret framhåller således natur- och rekreativsområdet Grimstaskogens stora värde. Att människor i omgivande stadsdelar delar denna uppfattning framgick klart i samband med ARGs lokalt genomförda namninsamling mot den tidigare planerade motorvägsbron (Förbifart Stockholms) över Lambarfjärden från Lovö till Grimstaskogen. 12 200 personer skrev under denna som i september 2008 överlämnades till miljödepartementet. Detta föranleder ARG att hävda att trots att reservatsbeslut innebär att leden inte får förhindras bör så få ingrepp som möjligt göras inom reservatet. ARG har exvis föreslagit Trafikverket att friskluftsschaktet till ELDU bör placeras utanför reservatet och inte vid Mälarstrandspromenaden inom reservatet.

Stockholms miljöförvaltning skriver i sitt remissvar till Mark- och miljödomstolen:
"Mark- och miljödomstolens prövning berör fyra natur- och kulturresevat inom Stockholms stad, varav endast två har bestämmelser som kräver dispensprövning för Förbifarten. Dock befaras negativ påverkan på bevarandevärden även för de övriga två resevaten. Förvaltningen anser att de utredningar som ingår i denna ansökan inte är tillräckligt tydliga och fullständiga för att göra det möjligt att i prövningen tillgodose regeringens generella krav vad gäller naturmiljön. Utredningarna behöver kompletteras."

ARG instämmer i ovanstående uttalande.

Buller från hamnverksamhet på Norra Lovö - riktvärden, motivering till villkor/krav

Miljöförvaltningen skriver följande i sitt remissvar:

Även om Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller inte innehåller några ljudkrav för områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv, så anser förvaltningen att åtgärder vid bullerkällan behöver prioriteras även med hänsyn till naturreservaten så att den negativa påverkan på friluftslivet och djuren i reservaten kan minimeras."

ARG instämmer i detta och anser dessutom att den mycket långa byggperioden, 8-10 år, som kan komma att förlängas betydligt, bör innebära att kraven på hamnverksamheten bör vara i paritet med permanent hamn/industriverksamhet. Enligt Naturvårdsverkets handbok skall hamnverksamhet åläggas samma riktvärden som gäller för industribuller. Stockholms hälso- och miljöförvaltning påtar detta i sin skrivelse. Den långa byggperioden gör detta än mer rimligt med hänsyn till natur- och rekreationsvärden och människors hälsa. Att det är tveksamt att beräknat antal byggnadsår räcker till framgick vid Trafikverkets fokusgruppsmöte 7 november 2011 då tjänsteman från Trafikverket uppgav att 18 meters tunneldrivning per vecka kan klaras i gynnsamma fall. Trafikverket har i sitt underlag angivit 20 meter per vecka som sin utgångspunkt.

ARG citerar:

Ur Naturvårdsverkets handbok:

"Bedömningsgrunder av buller från hamnverksamheten

Ur allmänna råd till 2 kap. 3 § miljöbalken

Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller (RR 1978:5) bör tillämpas när det gäller buller från hamnverksamheten .

Socialstyrelsens allmänna råd (SOSFS 1996:7) om buller inomhus och höga ljudnivåer bör tillämpas när det gäller riktvärden för lågfrekvent buller från hamnverksamheten.

Riktvärden för buller i områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv och där naturupplevelsen är en viktig faktor, ur NV RR 1978:5

Nyetablering av verksamhet (ekvivalent ljudnivå)

Dagtid 07-18: 40 dBA

Kvällstid 18-22 samt Sön- och helgdag 07-18: 35 dBA

Natt 22-07: 35 dBA; 50 dBA (maximal ljudnivå)"

För tydlighetens skull har ARG i citeringen ovan inte tagit med riktvärden för befintlig verksamhet eftersom det är nyetablering som är aktuell i detta fall.

Naturvårdsverket har också gett följande kommentarer beträffande externt industribuller:

"Om ljudet innehåller ofta återkommande impulser såsom vid nitningsarbete, slag i transportörer, lossning av järnskrot etc. eller innehåller hörbara tonkomponenter eller bådadera ska man använda ett värde som är 5 dBA-enheter lägre än vad som anges i tabellen."

"Riktlinjerna gäller för verksamhet för hela dagar, kvällar respektive nätter.

Om verksamheten pågår endast under en del av en period bör den ekvivalenta ljudnivån beräknas för den tid då verksamheten pågår. Till verksamheten räknas

även utrustning som alstrar buller även då det inte förekommer någon annan industriverksamhet - ett exempel är fläktar.”

ARG refererar även till NFS 2004:15 ISSN 1403-8234, Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser [till 2 kap. och 26 kap. 19 § miljöbalken]; beslutade den 9 december 2004;

I denna står:

”Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

Skyddsåtgärder

Risk för överskridande av angivna riktvärden för buller bör anses som ett skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Såväl åtgärder på arbetsmaskiner/redskap som vad avser arbetsutformning bör övervägas. Åtgärder vid byggplatsen bör kunna avse anläggande av ljuddämpande skärmar eller vallar.”

Nedanstående kommentar från Stockholms miljöförvaltning finner ARG också väsentlig:

”Det bör även uppmärksammas att Naturvårdsverkets allmänna råd för byggbuller enligt förvaltningens mening inte är tillämpliga i alla delar för byggtiden av Förbifarten. Det stycke i de allmänna råden som förvaltningen syftar på avser de omständigheter då avsteg kan behöva göras från de i råden angivna riktvärdena:

”För verksamhet med begränsad varaktighet, högst två månader, t ex sponning och pålning, bör 5 dBA högre värden kunna tillåtas.

Vid enstaka kortvariga händelser, högst 5 minuter per timme, bör upp till 10 dBA högre nivåer kunna accepteras. Detta bör dock inte gälla kvälls- och natttid.

I de fall verksamheten är av begränsad art och även innehåller kortvariga händelser bör höjningen av riktvärdet få uppgå till sammanlagt högst 10 dBA.”

Mot bakgrund av att Förbifartens sammanlagda byggtid beräknas pågå under ca 8-10 år, och tidsperioden med störningar kan variera från någon månad upp till sex år i vissa områden, anser förvaltningen att dessa undantag inte får tillgodoräknas om och om igen vid upprepade tillfällen inom en och samma byggarbetsplats.”

ARGs kommentar angående undantag:

Byggperiod och avveckling av själva hamnen planeras till ca ett år vardera och hamnverksamheten beräknas pågå under 5-6 år. Det finns skäl att befara att denna byggtid kan bli betydligt längre. På grund av dessa mycket långa arbetsperioder bör inga undantag/överskridande av bullernivåer accepteras.

I Trafikverkets ansökan till Mark- och miljödomstolen angående Tillfälliga hamnar, MKB-bilaga Bullerutredning förväntas följande bullervärden:

Grimstaskogens strandområden från Maltesholm- till Kanaanbadet:

Byggbuller pålning: 50-60 db (A)

Buller lastning av fartyg och sammanslagen: 45-55 db (A)

Lambarfjärden mellan hamn Norra Lovö och Grimstaskogen

beroende på avstånd till hamn

Byggbuller pålning: 55->70 db (A)

Buller lastning av fartyg och sammanslagen: 50->70 db (A)

Dessa bullervärden ligger således klart över de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets "Bedömningsgrunder av buller från hamnverksamheten *Ur allmänna råd till 2 kap. 3 § miljöbalken*" "Riktvärden för buller i områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv och där naturupplevelsen är en viktig faktor, ur NV RR 1978:5", se diskussion ovan."

Dessa bullervärden gör också att Stockholms regionala miljömål för God bebyggd miljö inte kan uppfyllas avseende delmålet Bevara tysta områden. Om detta delmål står:

"Bevara tysta områden

Tystnaden (frånvaron av buller) i Stockholms gröna kilar upprätthålls i minst rådande omfattning. (Länseget mål)

Måläret för målet är passerat. Målet kunde nås inom den utsatta tidsramen.

För att delmålet även i framtiden ska uppnås krävs ett arbetssätt vid fysisk planering som medför att kommunerna fortsätter att uppmärksamma kilarnas betydelse och behovet av att de skyddas från buller. Stora insatser har gjorts för att värna Stockholms gröna kilar från exploatering. Därmed har de också i stor utsträckning skyddats från bullrande verksamheter.

I ett storstadslän som Stockholm finns det behov av att värna de tysta områdena. De gröna kilarna i Stockholms län utgörs av de relativt oexploaterade grönområden som sträcker sig in mot centrum. Med delmålet avses att de gröna kilarna har en lägre ekvivalent ljudnivå än 40 decibel. Ett flertal stora infrastrukturprojekt, så som de redovisas i Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen 2010, riskerar att påverka de gröna kilarna. Det är av stor vikt att de tysta områdena beaktas och att tillräckliga bullerskyddsåtgärder vidtas.

I några av länets kommuner finns tysta områden utpekade i översiktplanerna.

Även i den regionala utvecklingsplanen redovisas tysta områden i de gröna kilarna. Åtgärdsförslag finns i rapporten "Tystare parker och friluftsområden" som getts ut av Vägverket, Gröna bilister, Miljöförvaltningen i Stockholms Stad och Göteborgs stad. Delmålet är länseget. Det finns i ett storstadslän som Stockholm behov av att värna tysta områden för att uppnå en god bebyggd miljö."

ARG håller för troligt att en lägre ekvivalent ljudnivå än 40 decibel, troligen 30-35, idag uppnås i stora delar av Grimsta naturreservat i synnerhet i de områden som skulle beröras mest av buller från hamnområdet. Nuvarande passager av enstaka fartyg/båtar framförallt sommartid, kan givetvis inte heller jämföras med ljudet från en byggarbetsplats med hamnverksamhet året runt. Grimsta naturreservat är som framgår av Stadsbyggnadskontorets detaljplanebeskrivning, se ovan, ansedd som ett av de tystaste områdena i hela Stockholms kommun. I MKB tillståndsansökan hamn Norra Lovö sid 42 står: "Området har i nuläget bullernivåer på under 45 dB(A) på båda sidor av Lambarfjärden."

Trafikverkets nu framförda uppgifter om ljudnivåerna under arbetsfasen innebär en kraftig försämring av rekreativvärde, inte minst inom strandområdet vid Grimstaskogen som är det mest frekventa för promenader och utflykter.

ARGs yrkande och förslag/krav angående buller

ARG yrkar på att hamnverksamhet på Norra Lovö inte bör tillåtas på grund av de störningar den skulle medföra i Grimsta naturreservat och längs Lambarfjärden, samt pga av störningar och skador på Lovösidan. Rekreativsmöjligheter och värdet av fritidsaktiviteter begränsas under en oacceptabelt lång tidsperiod. Det berörda området är en del av Mälaren med öar och strandområden som enligt Miljöbalken är av riksintresse och därför inte får utsättas för påtaglig skada. Inom området ska turism- och friluftslivsintressen, främst det rörliga friluftslivets, särskilt beaktas.

Om hamnen trots allt skulle byggas krävs att bullret minimeras dygnet runt med hjälp av alla tillgängliga metoder och genom bästa möjliga planering. Strängast möjliga riktvärden och minimering av periodvisa undantag från dessa bör villkoras på grund av den långa byggperioden. Vi hänvisar till vårt resonemang med hänvisningar till olika myndigheter på sid 4-8.

Det är av avgörande betydelse att bullernivån minimeras vid "källan" eftersom störningarna kommer att beröra naturområden på båda sidor om Lambarfjärden och en stor vattenyta som också är av stort värde för friluftslivet.

ARG ifrågasätter om alla former av bullerstörningar är beaktade var för sig och dessutom medtagna i sammanslagningen? Bullerkartorna i ansökan tycks redovisa genomsnittliga, dvs ekvivalenta ljudnivåer. Vi vill betona att varierande och enskilda "ljudstötter" kan ge minst lika svåra eller värre störningar. Trafikverket bör även redovisa hur bullernivåerna i olika områden påverkas av olika vindstyrkor och vindriktningar. ARG tror också att använda modeller för bullerdämpning, som bygger på avstånd från bullerkällan, kan underskatta bullrets spridning över vatten.

Vi befarar att de redan höga värden som redovisas beträffande Grimstasidan ändå kan vara en underskattning av störningarna. Vi anser att Trafikverkets beskrivning är ofullständig och bör utredas vidare av oberoende akustiker.

Enligt uppgift på fokusgruppsmöte 7 december 2011 ämnar Trafikverket förlägga arbetstunneln på Norra Lovö närmare Mälaren jämfört med den placering som presenterats i ansökan till Mark- och miljödomstolen och i arbetsplanen. Enligt vår åsikt bör detta innebära att en ny bullerutredning bör genomföras och att det ges tillfälle att kommentera denna.

ARG ställer frågan: Sänkt rekreativsvärde/buller i Grimsta naturreservat under 8-10 år. Vilka sociala och hälsomässiga effekter för det med sig att ett så viktigt natur- och rekreativsvärde påverkas 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.

Byggande och rivning av hamn, som bullrar allra mest, måste undantagslöst genomföras på vardagar, under dagtid.

Pålning förefaller vara det mest bullerstörande momentet. I MKB nämns flera metoder för pålning. Är bullerkartorna utformade för den mest bullrande? Bör inte den minst bullrande metoden väljas?

I MKB diskuteras ett alternativ med en delvis flytande kajkonstruktion med betongankare med vilken pålning skulle kunna undvikas. Ur bullersynpunkt förefaller ju detta alternativ vara en klar fördel både vid anläggning och avveckling av hamnen. Det klargörs inte om detta alternativ är att föredraga eller om det har nackdelar. Detta resonemang bör utvecklas!

Trafikverket ger många förslag utan utfästelser angående bullerdämpning. Trafikverket bör åläggas att använda/ ge entreprenörer i uppdrag att använda alla upptänkliga bullerdämpande åtgärder, exvis stenkrossning endast i arbetstunnel under jord. Bandtransportör måste övertäckas och ljuddämpas. All tippning av schaktmassor av och på transportband från arbetstunnel till pråm måste bullerdämpas/avskärmas. Omlastningsstation längs transportbandet måste ljuddämpas maximalt och placeras för att minimera störning och buller på Norra Lovö och över till Grimstasidan. Ljuddämpande skrov på pråmar måste villkoras liksom ljuddämpande trattsystem för påfyllning. Försörjning av färjor och pråmar med landel under tiden i hamn kan ha en viss betydelse. Bästa möjliga fyllningshastighet och fyllningsnivå på pråmarna bör utredas och användas. Vad vi förstår är såväl fyllningen av pråmbotten och en alltför välfylld pråm av stor betydelse för bullernivåerna. Trafikverket nämner öppna däckspråmar utan tak med bogserare som ett alternativ. Detta förefaller vara ett betydligt mer bullrande alternativ och skall i så fall givetvis förkastas. Bullerdämpning av Roro-kajens ramp och färjornas klaffar måste villkoras. I övrigt skall alla ytterligare metoder att minska bullret inventeras och villkoras inför upphandling! Maximala åtgärder måste villkoras från domstolen och förstärkas genom kontrollprogram mellan Trafikverket, miljöförvaltning mfl. Det handlar om människors möjligheter till rekreation längs Lambarfjärden under många år!

Trafikverket avser att röja och iordningställa ett 1200 m² stort område i anslutning till hamnplanen för tillfälligt upplag av stenmassor. En avsevärt större yta vid Mälaren skulle därigenom allvarligt skadas. Omlastningen skulle även medföra ökat buller, som sannolikt vore svårt att dämpa, och ökad damning ledande till ökad förorening av skogsområdet och Mälarevattnet. Vi finner detta oansvarligt och att varken upprättandet av området eller omlastning vid hamnen bör tillåtas.

En möjlighet som Trafikverket bör åläggas att utreda och förverkliga är att lastningen av schaktmassor till pråmar skall ske slutet. Enligt uppgift kan detta ske genom en extraponton som rymmer fartygen eller genom en "strut" av tunga presenningar som fälls kring ilastningsröret.

Oberoende expertis bör även utreda om de arbetstider Trafikverket nu föreslår för arbetsplatserna på Lovö är de optimala för att minimera störningarna av rekreativvärde. Detta sammanfaller inte av nödvändighet med störningar i bostadsområden. Vi vill även framhålla att Grimstaskogen är ett naturområde som besöks dagligen, inte bara på helger, och under alla årstider. Många tar morgon- och kvällspromenader. Pensionärer, ungdom, närboende och skolklasser mfl besöker området även mitt på dagen. Detta ställer speciella krav på minimering av bullernivåer.

Att redan nu räkna med fyllning av pråmar med schaktmassor och pråmtrafik dygnet runt och under helger under stor del av år 2 och under oplanerade och planerade produktionstoppar tyder på dålig planering. Vad vi erfarit vid fokusgruppsmöte är en framdrivning av tunneln med 18 meter i veckan något man kan räkna med i gynnsamma fall. Trafikverket har i sin plan räknat med 20 meter i veckan. Vi befarar att ovanstående tyder på att byggnationen av Förbifart Stockholm kommer att ta längre tid än Trafikverket uppger i sin ansökan.

Vi tror att en bättre planering skulle kunna göras så att helgtransporter av schaktmassor kan undvikas. Besökande till Grimsta naturreservat har rätt att kunna räkna med en garanterad värdefull rekreation åtminstone under helger. Annars kommer många aldrig att besöka området under den mycket långa byggperioden och många inte heller på annat sätt få en tillfredsställande natur- och friluftsupplevelse under dessa år. Att rekreativsvärdet begränsas så markant under vardagar är illa nog. Den planerade flytten av arbetstunneln på Norra Lovö kräver också att ny planering genomförs och redovisas.

I MKB sid 55 hävdas att färjetrafiken inte kommer att ge buller på Grimstasidan. Angöring vid hamnen och lastbilars avkörning från färjor och färd nerför och i synnerhet uppför skogsvägen på Norra Lovö ger buller. Enligt kartor i Bullerutredningen blir det >70 dB (A) (>75?, det är svårt att avläsa) vid hamnen.

Oavsett använda modeller i Trafikverkets Bullerutredning avseende dämpning över vatten är erfarenheten att alla ljud transporteras närmast "oförändrade" över Lambarfjärden. Till exempel hördes ljud från provborrningen av berggrunden under Lambarfjärden vid skogsvägen på Norra Lovö över till strandpromenaden i Grimstaskogen och uppfattades som klart irriterande. Buller i ett normalt tyst naturområde är så mycket mer störande än vid en trafik Korsning!

Även färjetrafiken med av- och pålastning av lastbilar bör således i största möjliga utsträckning förläggas till vardagar och inte genomföras under 6 dagar i veckan som nu planeras. Det framgår inte heller vilka 6 dagar i veckan som avses eller om det kommer att variera! Det framgår inte om detta kan drabba både lördag och söndag vissa veckor vilket vore mycket olyckligt.

Hur kan befolkningen/ besökande kontinuerligt informeras för att kunna undvika perioder/timmar med buller från färjor och pråmar, av- och pålastning?

Om schaktmassetransporter trots allt skulle tillåtas vissa helger, förhoppningsvis bara undantagsvis, måste detta utannonseras i lokaltidningar och dagspress i god tid. Om färjetransporter inte alltid kan undvikas under helger bör veckor med färjetransporter under 6 dagar och vilka dagar som avses, också utannonseras för att möjliggöra att besökare får uppleva en behaglig och rogivande utflykt.

Om detta arbete å andra sidan inställs vissa vardagar skulle detta också kunna utannonseras för att möjliggöra utflykter för skolklasser, pensionärer och yrkesarbetande som har en ledig vardag. Det bästa vore om kommande veckas/periods arbete avseende färjor/pråmar utannonserades kontinuerligt.

Om färje- och pråmtrafik under vissa veckor/perioder, förslagsvis efter dispens från myndigheter såsom miljöförvaltningen, inte kan undvikas alla helgdagar, anser vi att söndagar bör prioriteras som bullerfria dagar och att människor informeras om att söndagar alltid är fria från färje- och pråmtrafik. Söndagar är enligt vår mening den dag som Grimsta naturreservat får allra mest besök av människor som söker en rofylld rekreation.

ARG har i tidigare skrivelser även framfört att Grimstaskogen och Lambarfjärden för många människor, av ekonomiska, sociala och etniska skäl, erbjuder deras enda möjlighet till vistelse i en lugn och oförstörd natur med möjlighet till bad, vila och motion. För många är Grimstaskogen deras "trädgård" och ibland "vardagsrum". Som tidigare framfört är möjligheterna till rekreation, vila, promenader, motionsliv i Grimstaskogen, i och på Lambarfjärdens vatten och på isar ovärderliga året runt. Sommarperioder och särskilt sommarhelger kan dock vara extra viktiga att skydda från störningar. Då är också livet i och på vatten extra betydelsefullt. Såväl bad som kanot- och båtliv kan förutom av buller rent utrymmesmässigt påverkas och även äventyras av färje- och pråmtrafiken.

I MKB sid 91, 15.2. Preliminära principer för kontroll inom projektet står: *"Buller (manuell kontroll vid närliggande bostadsområden samt i naturreservatet, kontrollmätning i samband med drift dagtid, kvällstid samt ev. nattetid)".* ARG instämmer i att sådan, kontinuerlig kontroll är av stor betydelse för att kunna rätta till och mildra bullerstörningarna.

ARG har även observerat att Trafikverket anger Lövsta som möjlig omlastningshamn för schaktmassor. Vi befarar att detta markant skulle öka störningarna längs Lambarfjärden. Idag är dessutom omgivande strandområden med Riddersvik, Lövstabadet och Kyrkhamn betydelsefulla och rogivande rekreationsområden. De kan bli extra värdefulla under de år Grimsta naturreservat utsätts för störningar.

Största möjliga hänsyn måste tas till den majoritet av befolkningen som inte har någon nytta av Förbifart Stockholm utan i stället genom Förbifart Stockholm drabbas av resursbrist inom kollektivtrafiken, försämrade miljö och av ett försämrade förebyggande klimatarbete.

Omgivande bostadsområden

Mark- och miljödomstolen bör även uppmärksamma möjliga konsekvenser för närliggande bostadsområden längs Lambarfjärden även om dessa konsekvenser nedtonats i arbetsplan 2011 med MKB jämfört med 2009 års version då störningarna beskrevs enligt följande:

"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)

Skador på Norra Lovö, beskrivning och skyddsvärde

Ett mycket värdefullt naturområde på Norra Lovö skadas pga hamn, transportväg, transportband, arbetstunnel och ventilationstorn. Återskapandet av detta följt av naturens självläkning kommer att ta åtskilliga decennier. Slutresultatet kan bli bestående skador. Den nu långa obrutna och opåverkade strandlinjen har ett stort värde sett från vatten och från Grimstasidan. Arbetsplatsområdet med den provisoriska hamnen, transportvägen till arbetstunneln samt själva arbetstunneln kommer att ge bestående sår i natur i skogsbranten mot Mälaren och vid Mälarens strand. Den hittills oförstörda landskapsbilden längs Lambarfjärden hotas därför att förstöras. Den mycket omfattande färje- och prämtrafiken nära strandlinjen riskerar att erodera strandlinjen. Djur- och fågelliv på land och i vatten störs.

På norra Lovö planerar Trafikverket att skeppa in allt byggmaterial och alla arbetsmaskiner genom en tillfällig hamn vid Lambarfjärdens strand. 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, för transportväg med transportband och arbetstunnel är mycket stort. 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? Ju större denna yta blir, särskilt vid hamnen och strandlinjen, desto svårare blir det att som det står i MKB *"återställa området när tunnelbygget är klart"*. Skogen är i sitt norrläge långsamväxande och terrängen kuperad med ganska stor sluttning ner mot strandlinjen.

Strandområdet på Norra Lovö kommer att påtagligt skadas under byggnadstiden. Det är därefter enligt vår mening tveksamt om området kommer att kunna återställas i ursprungligt skick. Markavtäckning skall genomföras på ett 5 000 m² stort område vid Mälarstranden som sedan fylls ut. 4 000 m² av dessa asfalteras för att utgöra hamnplan. Detta område har under många år använts och vårdats av Mälar-scouterna. 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. Trafikverket skriver själva: *"Viss påverkan och konsekvenser kommer att kvarstå även efter återställningsarbetena."*

Trots att sjötransporter kommer att dominera befarar vi att transporter landvägen till arbetstunneln kommer att innebära ett alltför starkt tryck/skador på nuvarande vägnät med grusvägar. Dessa vägar är en viktig del av ett bevarandevärdt och skyddat jordbrukslandskap på Lovö. Även med nuvarande planeringsförslag kan transporter förbi världsarvet Drottningholm innebära störningar. Samtidigt är det varken problemfritt med transporter sjövägen via transportvägen från hamnen eller att ytterligare öka dessa.

ARGs synpunkter på utredningsbehov och villkor/krav beträffande skador på Norra Lovö

Hur kommer landskapsbilden längs Lambarfjärden påverkas på längre sikt?
 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 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 och avseende kravet på att beakta turismens och friluftslivets intressen?
 ARG anser inte det!

Arbetsområdet med hamn, transportvägen till arbetstunneln samt själva arbetstunneln får inte lämna bestående synintryck. Inga "funktioner" av arbetsväg, hamnar får finnas kvar efter byggfasen.
 Enligt uppgift på Fokusgruppsmöte 7 december 2011 kommer arbetstunneln på Norra Lovö att flyttas närmare Mälaren. Detta kräver nya utredningar och ny bedömning av skador på natur, fågel- och djurliv, rekreationsvärden, grundvatten mm. Även belastningen på befintligt vägnät på Norra Lovö bör utredas på nytt och störningar vid världsarvet Drottningholm.
 Remissinstanser, sakägare och föreningar/organisationer bör beredas ny möjlighet att kommentera dessa nya utredningar.

Upplevelsen av Lambarfjärden, landskapsbilden, kommer pga av hamnområdet på Norra Lovö att störas kraftfullt under byggfasen och sannolikt under åtskilliga år efter denna. Detta ställer mycket stora krav på den utseendemässiga utformningen av hamnområdet. Experter på detta bör anlitas och ett utformningsförslag ställas ut innan arbetsplanen fastställs.

En detaljerad karta över den yta som måste bearbetas och den yta som måste avverkas bör upprättas. Hur arbetsytan och avverkningsytan kan minimeras genom smarta arbetsmetoder, små fordon och små arbetsredskap måste inventeras och redovisas. När minsta möjliga bearbetnings- och avverkningsyta fastställts på kartsnitt bör villkor ställas att dessa inte får överträdas.

Trafikverket avser att röja och iordningställa ett 1200 m² stort område i anslutning till hamnplanen för tillfälligt upplag av stenmassor. En avsevärt större yta vid Mälaren skulle därigenom allvarligt skadas. Omlastningen skulle även medföra ökat buller, som sannolikt vore svårt att dämpa, och ökad damning ledande till ökad förorening av skogsområdet och Mälärvattnet. Vi finner detta oansvarligt och att varken upprättandet av området eller omlastning vid hamnen bör tillåtas.

I MKB sid 63 står: *"Skog ska återplanteras om markägaren önskar det. Plantering och sådd får endast ske med arter som är naturligt förekommande i området."* ARG anser att det bör villkoras att skogen återplanteras så likt det ursprungliga tillståndet som möjligt. Skog och tillfartsvägar, bredd och underlag, till hamn och arbetstunnel

måste återställas enligt det tillstånd som rådde innan Trafikverket började sina projekteringar, exvis provborrning av berggrund under Lambarfjärden.

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 för att kunna bedömas och om möjligt trots allt undvikas.

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

ARG anser som tidigare framförts att hamnen på Norra Lovö inte bör byggas.

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 och bedöms av Mark- och miljödomstolen avseende Trafikverkets ansökningar och målen Sätra varv M3345-11 och Malmviken M3343-11. I vissa fall kan konsekvenser av dessa hamnar även samverka och öka problematiken, störningar och risker!

Luftkvalitet, beskrivning och krav

Utsläpp under byggfasen avseende den omfattande färje- och pråmtrafiken, från lastbilar, andra arbetsmaskiner och övrig verksamhet i hamn och arbetstunnel kommer att påverka luftkvaliteten lokalt.

Ofiltrerade utsläpp av avgaser och partiklar från ventilationstornen äventyrar om Förbifart Stockholm färdigställs den nu mycket fina luftkvaliteten på Norra Lovö och i Grimsta naturreservat och nedfall kan enligt vår mening även påverka vattenkvaliteten i Mälaren. 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?

Vi anser att ovanstående är otillfredställande utrett. Trafikverket menar att tillskottet av avgaser och partiklar är försumbart med tanke på bakgrunds nivåer i Stockholmsluften vilket förvånar oss med tanke på att det handlar om ofiltrerade avgaser och partiklar från mer än 100 000 motorfordon per dygn. Redan nu finns det också orsak att befara att andelen bilar med förbränningsmotorer, inte minst diesel, kommer att vara större än Trafikverket och regeringen räknat med och det under många år/flera decennier framöver. Dessa avger förutom koldioxid och kväveoxider de mindre partiklar som av många experter anses vara farligare än de som slits upp från vägbanan av dubbdäck. Dessa mindre partiklar har Trafikverket knappt nämnt i detta sammanhang och än mindre utrett konsekvenserna av. Orsaken tycks vara att det ännu saknas riktvärden för dessa.

Dessutom bör möjliga lokala, även tillfälliga, luftkvalitetseffekter som är beroende av vindriktning mm utredas avseende naturområdet och hur dessa kan påverka växter, djur och människor. Dessutom har själva upplevelsen av att man befinner sig i ett naturområde med ren luft ett stort värde.

ARG yrkar på att:

-Möjligheter att minska utsläpp från transportfordon, arbetsmaskiner, färjor, pråmar, hamn- och arbetstunnelverksamhet under byggfasen bör utredas. En möjlighet som bör eftersträvas är att använda landel till fartyg under deras vistelse i hamn.

-Möjligheter till avgas- och partikelrening i ventilationstornen bör utredas vidare. Den mest effektiva reningen bör villkoras. Natur-, växt- och djurliv, friluftsliv- och rekreationsvärden, Mälaren som dricksvattentäkt och som badsjö är beroende av god luftkvalitet.

Ljusstörning från hamn, beskrivning och krav

ARG instämmer i resonemang i MKB angående risk för ljusstörning. Det är av stor betydelse att belysningen inte är bländande eller sticker i ögonen vid vistelse/promenader på båda sidor om Lambarfjärden och på vatten/isar. En stark ljuskälla kan även på långt håll över vatten påverka trivselen och till och med sticka i ögonen, inte minst i skymning/gryning. Belysningen måste dämpas/skärmas av så att detta inte inträffar. Vi förutsätter att inte mer belysning används än att arbetet kan pågå och så att färdande på vattnet varnas för utskjutande delar av hamnen.

Risker för Mälaren som dricksvattentäkt. Påverkan på Mälervattnet

Mälervattnets kvalitet inom Östra Mälarens vattenskyddsområde har avgörande betydelse för Stockholmsregionens dricksvattenförsörjning.

ARG framhåller att byggnation av Förbifart Stockholm utgör en alltför allvarlig risk med avseende på Mälaren som dricksvattentäkt.

Med utgångspunkt från nedanstående aspekter ifrågasätter ARG att en adekvat riskbedömning gjorts beträffande påverkan på Mälervattnet. En mer genomgripande utredning bör utföras av för projektet oberoende expertis.

Vi vill betona att riskerna med byggandet av hamnar, hamnverksamheten, verksamheten vid arbetstunnlar, borrning, sprängning och förstärkningsarbeten av tunnlar under såväl mark som vatten bör beaktas längs hela Mälärsträckningen, Sättra, Kungshatt, Lovö, Grimstaskogen, under såväl bygg- som driftsfas.

Under byggfasen fraktas stora mängder arbetsfordon, lastbilar, maskiner, redskap, drivmedel, sprängmedel, övrigt byggmateriel via färjor till hamnen på Norra Lovö. Båttrafiken blir avsevärt mer omfattande än normalt genom fraktfärjor och lastpråmar och olycksrisken därigenom större. Blir Lövsta mottagningshamn för schaktmassor ökar riskerna i området. ARG anser att konsekvenserna vid fartygsolyckor, hamnolyckor, bränder, problem vid lossning och lastning kräver ytterligare utredning. Inte bara risken för och med enskilda större olyckor utan även upprepade mindre olyckstillbud/utsläpp bör beaktas. 2 200 ton dieselolja och 1 900 ton flytande sprängmedel skall fraktas till hamnen på norra Lovö. Sammanlagt 262 130 ton gods!

I MKB anges riskerna som acceptabla trots att det räcker med en enda stor olycka i hamn eller på vatten för att slå ut ett reningsverk. Vi ifrågasätter riskberäkningen/ riskbedömningen enligt MKB. Detta är ett unikt projekt med små tillfälliga obeprövade hamnar i ett känsligt naturområde som dessutom är ett vattenskyddsområde. Även en mycket måttlig försämring av Mälarsvattnet skulle innebära problem med vattenrening mm. Även en mycket liten försämring av dricksvattnet kan vara av hälsomässig betydelse för regionens befolkning. Vattenkvaliteten i detta område är som bekant av avgörande betydelse för en storstadsregion med nära 2 miljoner invånare. Vi anser att frågan är så väsentlig att en från projektet oberoende kommission/expertgrupp bör utreda risker och konsekvenser.

I MKB sid 17-18 anges dessutom:

”Enligt EU:s ramdirektiv för vatten (2000/60/EG) klassas alla vattenförekomster enligt angivna kriterier för ekologisk och kemisk status. För kemisk status ingår dotterdirektivet 2008/105/EG om miljökvalitetsnormer inom vattenpolitikens område. Målet är att vattenförekomsterna skall uppnå lägst God status/potential senast år 2015 och att ingen vattenförekomsts status försämras. I december 2009 tog vattenmyndigheterna beslut om införande av miljökvalitetsnormer för yt- och grundvattenförekomster. Dessa utgår ifrån vattnets ekologiska och kemiska status (nuläge utifrån genomförd statusklassning).

”Det berörda området tillhör vattenförekomsten Mälaren-Rödstensfjärden.

Vattenförekomsten har klassats enligt följande:

- *Ekologisk status: God*
- *Kemisk status: Uppnår ej god*

För miljöproblem har följande statusklassningar gjorts:

- *Vattenförekomsten lider av övergödning. Förekomster av miljögifter har klassats som ett problem.*
- *Försurning, förekomst av främmande arter, kontinuitetsförändringar och morfologiska förändringar har inte klassats som problem.”*

Ovanstående redovisning torde innebära att inga försämringar är acceptabla. I stället krävs förbättringar. Ingen verksamhet som riskerar att leda till försämringar borde kunna tillåtas. Detta i synnerhet i ett vattenskyddsområde som är av avgörande betydelse för så många vattenförsörjning. Förbättringar av vattenkvaliteten krävs och är av betydelse för befolkningens hälsa.

Schaktmassor förs ut med transportband och fylls på pråmar vilket innebär att stendamm innehållande rester av sprängmedel, kväve och andra föroreningar riskerar att hamna i Mälarsvattnet. Skulle Lövsta bli omlastningsplats för schaktmassor ökar problematiken ytterligare. Processvattnet med dessa föroreningar kan läcka ut från arbetsplats- och hamnområden. Mälaren är som ovan framgår redan övergödd. Stendamm kan förutom att sprida kemikalier och miljögifter även genom sitt kväveinnehåll öka denna problematik.

Trafikverket avser att röja och iordningställa ett 1200 m² stort område i anslutning till hamnplanen för tillfälligt upplag av stenmassor. En avsevärt större yta vid Mälaren skulle därigenom allvarligt skadas. Omlastningen skulle även medföra ökat buller, som sannolikt vore svårt att dämpa, och ökad damning ledande till ökad förorening

av skogsområdet och Mälarevattnet. Vi finner detta oansvarligt och att varken upprättandet av området eller omlastning vid hamnen bör tillåtas.

Vägverkets arbetsplan innehåller en tillfällig VA-ledning, sjöledning mellan den tillfälliga arbetshamnen på Lovö och Blackeberg för att processvattnet skall komma fram till Bromma reningsverk. Processvattnet, som skall ledas genom denna, är förorenat av bl.a. kväve, rester av sprängmedel mm och bedöms inte kunna släppas ut orenat i recipienten (Mälaren?). Ledningen är ett polyetenrör med en diameter på cirka 15 cm. Röret skall ligga nedtyngt på botten av Lambarfjärden, på en sträcka av 2,2 km. ARG finner denna lösning riskabel.

Kan Vägverket garantera ledningens kvalitet, att den håller över lång tid, under vatten? Vilka risker för läckage föreligger, exvis vid ankring av båtar, pga av isar mm. Vilka kontroll- och varningssystem krävs för att upptäcka undervattensläckage? Är det möjligt att med tillfredställande säkerhet, med denna ledning på en total sträcka av 3 km, föra bort en preliminär mängd av 100 m³ vatten per dygn? Vi undrar också vart dränvattnet kommer att ta vägen och hur situationen kommer att hanteras om det blir driftstopp i Bromma reningsverk?

Vilka risker för vattenkvaliteten innebär denna VA-ledning?

Redovisningen måste visa att VA-ledningen inte riskerar att orsaka utsläpp som kan påverka bad eller Mälaren som vattentäkt.

En aspekt som kräver extra utredning är att föroreningar och dessutom små partiklar från stendamm, via utläckage av processvattnet, vid transport av schaktmassor på transportband och vid fyllning av prämar kan bli lösta/flytande i vattnet utan att sedimentera. Detta innebär en särskild svårighet i samband vid rening vid reningsverk.

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 driftfasen eller kanske efter att leden slutat användas?

En bedömning av risken med att placera ett ca 60 meter djupt friskluftsschakt till eldriftsutrymme, diameter 1,5 meter, nära Mälaren vid strandpromenaden i Grimstaskogen, i Östra Mälarens vattenskyddsområde, måste göras och redovisas. Kan inflöde av vatten från Mälaren ske? Kan framtida högre vattenstånd påverka? Kan borrning eller annan byggnation av luftkanalen, förstärkningsarbeten mm påverka Mälarens vattenkvalitet med tanke på bad eller dricksvattentäkt? Kan luftkanalen under driftfasen pga sprickbildning eller rök och gasutsläpp vid olyckstillbud påverka Mälarevattnet? 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? Området ingår som bekant i Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Även effekter pga muddring bör beaktas mer noggrant.

Trafikverket måste redovisa hur adekvat vattentillförsel, en sund utveckling av Räcksta träsk och tillförsel av friskt vatten till Mälaren från Räcksta träsk kan

garanteras? Det är inte acceptabelt att vattenkvaliteten i Råcksta träsk, bl.a. beträffande kväve, skall försämrats på grund av tillflöden med otillfredställande renat dagvatten från Förbifart Stockholm. Även grundvattenpåverkan i Grimstaskogen och Vinstaområdet kan påverka Råcksta träsk och dess vattenkvalitet negativt.

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

Försämring av Mälarevattnet kan givetvis även komma att påverka badvattnet vid bland annat Maltesholmsbadet och Kanaanbadet. ARG undrar om Trafikverket kan garantera att dessa bad kan användas under byggperioden. Vad händer vid oväntade utsläpp från färjor/pråmar och arbetshamnen? Stängs baden då med omedelbar verkan?

En speciell problematik är enligt vårt förmenande upphandlingen. Mycket strikta krav måste ställas på denna angående kvalitets- och säkerhetskrav. Ekonomiska krav bör underordnas dessa. Erfarenheten av upphandlingar är att det är lätt för anbudsgivare att uppge hög kvalitet och säkerhet i anbudet men att dessa ofta är tomma ord.

Det krävs tydliga direktiv såsom att färjor/pråmar/utrustning måste vara modern och av högsta klass, tidigare vara beprövade för att passa detta vattenområde, helst tidigare vara använd i detta. Att kaptener/besättning har adekvat utbildning, är bekanta med dessa vatten, grund mm och sedan tidigare är insatta i de försiktighetsåtgärder som är nödvändiga måste säkerställas. Språksvårigheter får inte uppkomma. Krav på rutiner som gör att kaptener och besättningsmän aldrig är trötta på grund av långa pass, kvälls- och nattarbete måste ställas. Motsvarande krav för hamnarbete, av- och pålastningsarbete, lastbilstransporter, arbete med transportband, i och vid arbetstunnlar måste ställas för att undvika olyckor, utsläpp på land och i vatten och för bästa möjliga miljöhänsyn. I detta inbegriper vi respekt för växt- och djurliv och mänsklig rekreation.

Trafikverkets tuffa ekonomiska krav får således inte äventyra Mälarens vatten med omgivande stränder. Ekonomisk snålhet i dessa sammanhang kan bli mycket kostsam ur många aspekter! Det kan leda till oreparerbara skador på natur och miljö och i värsta fall även inverka starkt menligt på levnadsbetingelserna i regionen.

Att riskera 2 miljoner människors dricksvatten är inte acceptabelt. Vi anser som framgått tidigare att Trafikverket underskattar riskerna.

Försiktighetsprincipen bör gälla avseende denna frågeställning. Risker för störningar i Lambarfjärdens/Mälarens vattenkvalitet måste redovisas för ett förväntat respektive värsta scenarium och utredas av från projektet oberoende expertis innan tillståndsansökan kan beviljas och villkoras och arbetsplanen fastställas .

ARG menar således att alla aspekter på byggandet av Förbifart Stockholm bör beaktas, alla verksamheter, transporter, arbets- och hamnområden, alla installationer, tunnlar under mark och vatten, såväl under bygg- som driftsfas, föroreningar, schakt, borrningar, sprängningar, schaktmassetransporter mm måste utredas, redovisas och bedömas såväl var för sig som i ett samlat perspektiv, med

tanke på bad, fiske, andra betydelser för Mälaren och i synnerhet med tanke på Mälarens avgörande betydelse som dricksvattentäkt.

Konsekvenser om Mälaren under kortare/längre perioder inte kan användas som dricksvattentäkt måste särskilt redovisas. Stockholmsregionen har som bekant inte någon reservvattentäkt som räcker till. Denna fråga bör enskilt kunna leda till att planeringen av Förbifart Stockholm avbryts! ARG anser att Mälaren som dricksvattentäkt utsätts för en alltför stor risk genom byggnationen av Förbifart Stockholm. Denna risk är enligt vår mening ett tillräckligt skäl, ett av många, att inte bygga Förbifart Stockholm. Om den ändå byggs måste de mest rigorösa villkor ställas på Trafikverket och dess entreprenörer. En för projektet oberoende översyn av planering och genomförande måste också villkoras.

Kommentar angående Råcksta Träsk

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

Stockholms stad har markerat betydelsen av Råcksta träsk genom att vidtaga åtgärder såsom dagvattendammar för tillrinnande vatten. Staden har precis avslutat en restaurering av Råcksta Träsk med bl.a. uppsamling av dagvatten i flera dammar, bland annat sker uppsamling vid Bergslagsplansrondellen innan dagvattnet tillåts passera ner i sjön och vidare ut i Mälaren, ut i Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Stadsbyggnadskontoret anger på sidan 6 i detaljplanebeskrivningen under dagvatten: *"Allt dagvatten ska samlas upp i magasin o d och renas innan utsläpp på det allmänna nätet eller i befintlig omgivning."*

Trafikverket har tvärtom uppgivit att det inte finns plats för rening genom våtmarksanläggning vid Vinsta. Man uppger att Råcksta Träsk pga tillflöden kopplade till Förbifart Stockholm kommer att utsättas för ökad kvävetillförsel och därigenom även Mälaren som redan är övergödd. Detta går på tvärs mot Stockholms stads satsningar på att förbättra vattenkvaliteten i Råcksta träsk.

Genom att Råcksta träsk till 30% är beroende av tillrinning från Grimstaskogen kan Råcksta träsk och flödet av vatten till mälaren påverkas om grundvattensänkningar i Grimstaskogen inträffar pga Förbifart Stockholms tunnlar. Även grundvattenpåverkan vid Vinsta kan minska tillrinningen till sjön. Om Råcksta träsk förorenas ytterligare genom tillflöden kopplade till Förbifart Stockholm, pga otillräcklig rening genom dammar/våtmarksanläggning utsätts Mälarevattnet för ökade risker att försämrats, inte minst ökad övergödning.

Adekvat vattentillförsel, en sund utveckling av Råcksta träsk och tillförsel av friskt vatten till Mälaren från Råcksta träsk måste säkerställas.

Kommentar angående friskluftsintag till eldriftsutrymme nära Mälarstranden i Grimsta naturreservat

ARG vill uppmärksamma Mark- och miljödomstolen på att detta friskluftsschakt med byggnad berör skyddet av Mälaren med öar och strandområden. Vi har i skrivelse angående Trafikverkets ansökan om grundvattenbortledning framfört att detta schakt kan påverka grundvatten. Vi har i denna skrivelse påtalat att vi anser att även risken att påverka Mälarvattnet negativt bör utredas noggrant. Schaktet och byggnationen av denna kan dock även påverka friluftslivets värden vid Mälarstranden, utseendemässigt och på grund av buller.

Stadsbyggnadskontoret påtalar störningar av rekreativsvärdet under byggfasen och påverkan på strandpromenaden. Av Trafikverkets arbetsplan framgår att ny byggväg kan komma att krävas och att ett antal träd kan komma att fällas pga av detta. ARG anser att påverkan på strandpromenad eller ny byggväg vore mycket störande. Detta sydvästra hörn av Grimstaskogen fungerar som en entré till Grimstaskogen från Hässelbysidan och är ett av de mest frekvent besökta. Det är ett känsligt område nära strand och promenadväg inne i Grimsta naturreservat.

Vi finner även placeringen av schaktet, i en 5-10 meter hög skogsbacke ovanför strandpromenaden olämplig. Vi befarar att denna backe kommer att avskalas på ett mycket märkbart sätt. En byggnad, som dessutom kan bli 4 meter hög, passar inte in i skogen och området riskerar att skadas allvarligt.

I Stadsbyggnadskontorets detaljplanebeskrivning sid 7 sägs dessutom att "*...ett visst lågfrekvent fläktbuller kan höras i närområdet och därmed försämra rekreativsvärdet*".

Detta vore oacceptabelt. ARG önskar även en försäkran om att farliga gaser, rök mm inte kan tränga ut från schaktet vid olyckshändelser, brand eller tekniska problem i eldriftsutrymmet eller i huvudtunnlarna.

ARG yrkar på att:

-Byggnationen inte får orsaka skador på skogen, strandlinjen eller strandpromenad med omgivning. Givetvis får inte heller några arbetsmetoder eller transporter leda till skador på strandlinjen eller skogsområdet. Det handlar om intrång i ett naturreservat och då måste arbetsmetoderna anpassas efter detta.

-Byggnaden med stig/väg fram till denna måste smälta in i omgivningen och inte störa varken från strandpromenad, från löpstig högre upp i skogen eller från vattnet. Området vid och bortom denna skogsbacke är mycket vackert med fin utsikt över vattnet. Den utgör även en lämplig passage för många som söker sig upp och ner längs skogsbranten från strandpromenad till löpstig. Extra trädplantering kring byggnaden och särskilt mot strandpromenaden kan krävas. Byggnaden bör formmässigt och beklädningsmässigt, förslagsvis träpanel, efterlikna hus vid båtklubben.

-Eldriftsutrymmet får inte avge ljud. Oavsett placering måste fläktljud minimeras och bästa möjliga ljuddämpning användas.

-Trafikverket anser att dispens inte krävs för anläggning eftersom reservatsbeslutet medför att en motorled inte får hindras. Vi anser att detta inte får begränsa möjligheten att finna en lösning som inte påverkar reservatets värden. Området är en del av ett naturreservat och ingår i Miljöbalkens inskrivna riksintresseområde Mälaren med öar och strandområden och ligger nära strandskyddat område.

-ARG anser att friskluftsintaget om möjligt skall läggas utanför reservatet. Byggtiden skulle då sannolikt kunna förkortas från nuvarande beräknade 6 månader och kostnaderna minskas men framförallt minska störningar av rekreativvärde såväl under byggtiden som i driftfasen. Skogen skulle sparas. Risken för negativa synintryck och buller i denna undvikas.

Tekniska möjligheter med ett något lutande friskluftsschakt bör kunna prövas, kanske viss förskjutning av ELDU, eldriftsutrymmets placering i anslutning till motorledstunneln. Kanske behövs inget ELDU på denna sträcka? Vi inser de tekniska svårigheterna, exempelvis att placera schaktet längre västerut som vi tidigare föreslagit, på befintlig parkeringsyta vid Maltesholmsbadet. Vi inser att lutningen av schaktet då skulle kunna bli för stort.

Vi anser ändå att det stora bevarandevärdet i denna välbesökta del av Grimsta naturreservat vid Mälaren motiverar att Trafikverket utreder/åläggs att utreda möjligheten att finna placering utanför reservatet. Givetvis är det viktigt att utreda hur en placeringsförändring skulle påverka riskerna för grundvattenpåverkan, risker för biotoper samt risker för Mälaren och dess vatten. Av kartskisser har ARG haft svårt att identifiera exakt plats för schaktet. Det kan vara mycket väsentligt att den inte förläggs bortom, sett från Maltesholmsbadet, ingången till båtklubben eftersom strandpromenaden därefter smalnar av och naturen därefter är än mer orörd. ARG önskar delta i fortsatt utredning av placering och utformning!

Ej färdigutredd berggrund under Mälaren

ARG anser som framgår av våra skrivelser att innehållet i Trafikverkets ansökningar om byggverksamhet, hamnar och grundvattenbortledning har många brister och att många aspekter kräver mer omfattande utredningar.

En ytterligare betydande osäkerhet är att Trafikverket, enligt vår kännedom, ännu inte färdigbedömt berggrunden under Mälarens vatten mellan Sätra och Kungshatt och mellan norra Lovö och Grimstaskogen. Båda sträckningarna är förkastnings-sprickor vilket kan komma att påverka byggnationen, förlänga byggnadsperioden, öka risker och kostnader och till och med äventyra hela projektet. Det går enligt vår mening inte heller att utesluta att tunnlarnas sträckning kan komma att ändras.

Slutkommentar angående hamn på Norra Lovö

ARG yrkar på att hamnverksamhet på Norra Lovö inte bör tillåtas på grund av de störningar den skulle medföra i Grimsta naturreservat och längs Lambarfjärden samt pga av störningar och skador på Lovösidan. Rekreativmöjligheter och värdet av fritidsaktiviteter begränsas under en mycket lång tidsperiod. Mälaren som dricksvattentäkt äventyras. Eventuella tillstånd och dispenser ska givetvis inte få tas i anspråk innan domen vunnit laga kraft.

Kort kommentar angående hamnverksamhet Sättra varv och Malmviken

Samma eller motsvarande frågeställningar som vi tagit upp i denna skrivelse gäller enligt vår mening även alla andra arbetsplatser/ hamnverksamheter vid Mälaren inom projektet Förbifart Stockholm. Vi förutsätter att liknande utredningar/ redovisningar sker för dessa och bedöms av Mark- och miljödomstolen avseende Trafikverkets ansökningar och målen Sättra varv M3345-11 och Malmviken M3343-11. I vissa fall kan konsekvenser av de tre hamnarna även samverka och öka problematiken, störningar och risker!

Sättra varv M3345-11

Sättraskogens naturreservat har många likheter med Grimsta naturreservat avseende natur- och rekreationsvärde för en mycket stor befolkningens mängd i närliggande bostadsområden och för mer långväga besökare. ARG har inte studerat MKB för Sättra i detalj men inser att hela byggverksamheten inom reservatet med transporter på land och vatten kommer att innebära dramatiska störningar. Byggnationer, exvis ventilationstorn, kommer även att drabba området efter byggfasen och för all framtid påverka reservatet. Vi finner allt detta oacceptabelt.

Malmviken M3343-11.

Malmviken på Lovö har också ett mycket stort rekreationsvärde, inte minst för besökare som kommer sjövägen på vatten eller på isar. Detta värde slås nu helt ut under byggfasen. Bullerstörningar berör ett stort område på Mälälarna och kan sannolikt även drabba bebyggelse på Ekerö. Vattenvägarna från Malmviken mot Hässelby har ett självklart samband med Lambarfjärden och konsekvenser kan samverka. Transporter med schaktmassor förbi Lovö vattenverk och även med tanke på närheten till Görvålverket förefaller mycket riskabla. Även denna hamnverksamhet är enligt vår mening oacceptabel.

Med vänliga hälsningar,

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

**Korrespondens:
Arbetsgruppen Rädde Grimstaskogen
c/o Anne Lundequist
Abiskovägen 14
162 68 Vällingby
mailadress: stoppabron@yahoo.se**