

**Till
Nacka Tingsrätt
Mark- och Miljödomstolen
Box 1104
131 26 Nacka Strand
mmd.nacka@dom.se**

Denna skrivelse är ej insänd per post utan endast inmailad och det till mmd.nacka@dom.se

Vi önskar bekräftelse på att skrivelsen nått Mark- och miljödomstolen och ansvariga.

**Målnummer M 3346-11 grundvattenbortledning, Förbifart Stockholm
Kommentarer avseende Trafikverkets bemötande av inkomna synpunkter
angående ansökan om tillstånd till grundvattenbortledning för byggande och
drift av Förbifart Stockholm**

Från
ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

INLEDNING

ARG hänvisar även till vår skrivelse i detta mål från januari 2012.

ARG har i nu, i nedanstående skrivelse, kommenterat de kommentarer Trafikverket gjort avseende ARGs januariskrivelse. ARG har dessutom kommenterat ett antal av andra svarandes punkter. Kommentarererna återfinns i nummerordning.

Eftersom många frågeställningar upprepas ett flertal gånger innehåller vår skrivelse också ett antal upprepningar. På grund av att såväl Trafikverkets kommunikation av arbetsplan avseende Förbifart Stockholm och Mark- och miljödomstolens underrättelser angående Trafikverkets ansökningar om hamnar och grundvattenbortledning inträffat samtidigt och dessutom under sommar- och semestertider då många människor är bortresta har ARG haft begränsad tid att besvara dessa. Det har sannolikt lett till att skrivningarna inte är så koncisa som vi skulle ha önskat. Vi beklagar om detta ger domstolen merarbete.

Det är omöjligt att kort sammanfatta våra kommentarer i denna skrivelse men vi vill inleda med att räkna upp några av våra tyngre vägande synpunkter.

NÅGRA VIKTIGA SYNPUNKTER A-N:

A) NY GEMENSAM ANSÖKAN BÖR KRÄVAS

Ju mer ARG trängt in i Trafikverkets fyra ansökningar om tre hamnverksamheter och om grundvattenbortledning ju mer finner vi Naturvårdsverkets krav angeläget att Trafikverket skall åläggas att lämna in dessa fyra ansökningar som en ansökan och därigenom åläggas att visa på de totala miljökonsekvenserna, vilket nu inte sker.

Flera av frågeställningarna i de olika ansökningarna är gemensamma och gör att de olika ansökningarna går i varandra.

B) RISKER MED GRUNDVATTENBORTLEDNING FÖR BOENDE-, KULTUR- OCH NATURMILJÖER

ARG anser att Mark- och miljödomstolen inte bara skall ange villkor utan även bedöma om denna verksamhet är rimlig med avseende på Miljöbalkens skrivningar om Mälaren med öar och strandområden, värnandet om det rörliga friluftslivet inom detta område samt de vattenkvalitetsnormer som gäller för Mälaren.

ARG anser inte att Trafikverket kan hänvisa till regeringens tillåtlighetsprövning. Denna gjordes innan underlaget för denna ansökan var tillgänglig, innan placering av hamnar mm var valda av Trafikverket. Det är uppenbart att i stort sett ingenting i denna ansökan är juridiskt prövat. Domstolen har således kravet att i denna ansökan liksom i ansökningarna om hamnar beakta rådande lagar och föreskrifter, Miljöbalken, Östra Mälarens vattenskyddsområde mm. Naturligt vore om domstolen i synnerhet beaktade synpunkter från det verk som rimligen har den största sakkunskapen i Sverige beträffande klimat- och miljöfrågor, nämligen Naturvårdsverket. Fram till dags dato har beklagligt nog Naturvårdsverkets kunskaper och slutsatser inte tagits till vara beträffande Förbifart Stockholm. I så fall skulle hela projektet vara avfört.

ARG anser att var och en av ovanstående aspekter gör att denna verksamhet inkluderande grundvattenbortledning inte bör tillåtas.

C) INVENTERING AV VÄXT OCH DJURLIV, RISKBEDÖMNING, SKYDDSÅTGÄRDER FÖR GRIMSTASKOGEN OCH ANDRA NATURMILJÖER.

ARG har i vår skrivelse från januari 2012 på en rad punkter ifrågasatt Trafikverkets utredningar och MKB avseende bortledning av grundvatten samt effekter av tunnelbyggen och friskluftsschakt.

ARG stödjer bestämt Stockholms miljö- och hälsoskyddsnämnds krav på tydligare redovisning av påverkan på naturmiljön inom alla naturreservat, bland annat Grimsta.

Den redovisning Trafikverket avser att ge vid muntlig förberedelse måste publiceras skriftligt. Remissinstanser, föreningar m.fl. måste därefter ges tid att kommentera denna redovisning till domstolen. Detsamma måste gälla det ekologiska kontrollprogram Trafikverket avser att upprätta.

ARGs uppfattning kvarstår. Vi accepterar inte att Trafikverket hänvisar till kontrollprogram som skall upprättas. Vi anser att oberoende expertis skall bedöma om det färdiga kontrollprogrammet säkerställer att Grimstaskogens naturvärden inte kommer att ta skada. Kan inte detta säkerställas bör projektet inte ges möjlighet att påbörjas. Denna analys måste ske innan arbetsplanen fastställs och innan Mark- och miljödomstolens dom fallit. Samma förfaringssätt måste göras för övriga berörda naturreservat och kulturmiljöer som Lovö.

Med hänvisning till vår skrivelse från januari 2012 och till våra kommentarer i denna skrivelse yrkar vi på att utredning, av oberoende expertis ledd av Naturvårdsverket, bör genomföras för att kartlägga naturvärden, risker för dessa och utreda om möjliga skyddsåtgärder gör projektet rimligt ur naturvårdssynpunkt. Detta bör genomföras för Grimstaskogen men också för övriga naturreservat som berörs samt Järvaälten och kulturlandskapet på Lovö.

D) VÅTMARKER/SUMPSKOGAR I GRIMSTASKOGEN (även under 3.2.5.4)

ARG har observerat nytt rör för grundvattenmätning vid en av sumpskogarna. Vi befärar att Trafikverket inte ännu beaktat den andra sumpskogen. Vi upprepar att båda sumpskogarna måste vara utredda och inventerade beträffande risker vid grundvattenpåverkan innan domstolsförhandlingarna är slutförda och arbetsplanen fastställd.

När det gäller sumpskogarna tycks Trafikverket fortfarande vara av den åsikten att det finns EN sumpskog som behöver skyddas i Grimsta Naturreservat. Det nya grundvattenrör som vi observerat på plats är placerat vid den mindre, sydligare belägna sumpskogen som med ett årstidsbundet vattenfall rinner direkt ut i Mälaren. Vid den större, norra har vi inte observerat något nytt grundvattenrör utan endast det som placerades i östra änden i samband med att mätningar inför broalternativet påbörjades 2007. Givetvis bör även den större, norra sumpskogen/ våtmarken täckas upp med grundvattenrör placerat där tunnlarna korsar våtmarken.

Trafikverket föreslår en uppdämning av ovan nämnda årstidsbundna vattenfall för att sumpskogen skall bevaras intakt. Vi vill klargöra att en damm endast skulle påverka den mindre sumpskogen. Den stora sumpskogen som har sin avrinning mot Räcksta Träsk kommer inte att påverkas.

För övrigt anser ARG att en damm i södra sumpskogen är en mycket dålig idé. Dammen måste i så fall övervakas under årets gång. Denna sumpskog har också en passage som används flitigt av motionärer och som kommer att översvämmas under regnrika perioder.

Vi anser inte att berggrund är tillräckligt utredd för att avgöra om eller hur de olika våtmarkerna kommer att påverkas av tunnlarna. Vi vet att det finns teknik för att klargöra hur berggrund, jordmån och grundvatten samspelar i området. Sådan utredning bör villkoras.

E) UTREDNING AV BERGGRUND, INLÄCKAGE AV GRUNDVATTEN, BEHOV SKYDDSÅTGÄRDER

SGU:s påpekande, se 3.1.18.1, bör ses som en varning, dvs att "endast i undantagsfall, främst i byggskedet, bör grundvattennivån hållas uppe genom infiltration."

Det måste ställas krav på Trafikverket att i förväg visa att grundvattennivåerna inte påverkas så mycket att infiltration kommer att krävas och att omsorgsfull planering av tätning, injektion genomförs.

SGU efterlyser, se 3.1.18.2, osäkerhetsanalyser.

Trafikverket svarar bland annat att man inte arbetar efter "worst case scenario". Vi finner detta oroväckande. Trafikverket bör åläggas att redovisa "worst case scenario" för varje delsträcka, den totala mängden grundvatten som påverkas, total mängd inläckage av grundvatten. Vad skulle konsekvenserna bli med "worst case-värden" beträffande behov av skyddsinfiltration, injektion av berg, påverkan på vegetation och naturvärden och även ökade kostnader mm?

ARG har i januariskrivelsen oroat oss över de redan av Trafikverket angivna inläckagevolymerna och även refererat till en oroväckande KTH-rapport.

Vi citerar ur ARGs skrivelse:

"Av Trafikverkets ansökan enligt Miljöbalken om att bortleda grundvatten punkt 2.3 "Villkor avseende inläckage i berganläggningar (prövotidsföreskrifter)" framgår att Trafikverket räknar med att ta ut gigantiska volymer. Vi ifrågasätter om detta inte äventyrar vattenbalansen bland annat inom Grimsta naturreservat.

Enligt tabell "Förslag till riktvärde för maximalt inläckage till permanenta anläggningar inom olika Delområden" föreslås exempelvis 225 l/min avseende Sträcka 20/800-22/800, (Mättdamm Lambarsund norra sida 20/900, Huvudtunnel, södra ramptunnlar Grimsta Hässelby södra.) *) Omräknat till 324 000 liter/dygn förefaller oss detta vara en orimlig mängd.

I det faktablad som ARG beställt från SGU: "En grundvattenkarta som ger en generaliserad bild av grundvattenförhållandena i berggrunden" presenteras uttagsmöjligheterna för urberget i Grimstaskogen som maximalt 2000 liter/TIMME.

ARG efterlyser en noggrannare beskrivning av hur dessa volymer skall föras bort, hur dessa volymer skall kunna återföras till markerna och vilka konsekvenser detta inläckage/förlust av vatten från området kan medföra. Vilka åtgärder krävs för att förhindra skador på vegetationen inom reservatet och omgivande marker mot Hässelby slott?

Vi befarar dessutom 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 del tunnel under Lovö" av David Barkels och Alejandra Silva Parra, framgår att Trafikverket räknar med en omfattning av grundvattenpåverkan som är avsevärt mindre än den ur geologisk synpunkt möjliga.

En viktig kommentar i sammanfattningen av denna rapport är också:

"Påverkansområdet kommer variera över årstiderna beroende av nederbörden. Det kommer dock sträcka sig mellan ett par hundra meter och ett par kilometer beroende av graden av sprickighet i berggrunden."

När det gäller att förhindra skada är det givetvis högst angeläget att noggrant utreda berggrunden under exempelvis Grimstaskogen och att använda så kraftfull injekteringsklass/tätning i berget att risken för dränering av markerna, inte minst våtmarkerna, minimeras.

ARG har redan i tidigare skrivelse ifrågasatt Trafikverkets bedömning angående tunnarna under Grimstaskogen: ARG skrev januari 2012:

"Trafikverkets Tillståndsansökan Miljöbalken till Mark- och Miljöödomstolen PM hydrogeologi sid 111-112 beskrivs berggrunden i Grimsta naturreservat som full av sprickbildning, okänd rörande risken för de saltvattenfickor från Littorinahavet som finns i detta Mälardområde osv. Som bekant är det svårare att bedöma grundvattnets rörelser där det finns sprickzoner.

Trots ovanstående skriver Trafikverket under förslag på skyddsåtgärder:

"Inom Grimstaskogen bedöms inga skyddsåtgärder utöver kontroller behövas. Förutom de generella kontrollerna som beskrivs i kommande avsnitt 11 är följande kontroll aktuell:

- Kontroll/kartering av vegetation inom sumpskogsområden utföras före och under/efter byggskedet."*

"Efter att en kontrollmätning utförts utvärderas mätvärdet mot upprättade larm/åtgärdsnivåer.

Tex: 1. En kontrollmätning görs i det eller de grundvattenrör där nivån underskridits samt i närliggande observationsrör. Vid behov görs upprepade mätningar. Syften med dessa är att tidigt fånga upp förändringar och möjliggöra lämpliga åtgärder"

Vi förstår inte hur Trafikverket redan i detta läge, utan att bergkvaliteter är kända mer i detalj kan bedöma att *"inga skyddsåtgärder utöver kontroller behövas."*

Sedan dess har Trafikverket på ny karta beskrivit fler sprickzoner.

Dessutom kan sägas att eftersom berggrunden under Lambarfjärden och Hässelby av Trafikverket beskrivs som svår finns all orsak att misstänka att detsamma gäller berggrunden under Grimstaskogen och därigenom stor risk för grundvattenpåverkan.

Huvudtunnarna passerar under Lambarfjärden där berget förväntas vara moderat påverkat av en tolkad svaghetszon. Området vid Grimsta utgörs av ett större bergparti genomskuret av ett flertal jordtäckta svackor i nordvästlig-sydostlig riktning.

Vi anser att Trafikverket bör villkoras att inom dessa förhandlingar inkomma med uppgifter av det "spann" i volym inläckage i tunnlar som kan uppkomma för varje delsträcka. Konsekvenser och nödvändiga motåtgärder för att inte skador skall uppstå, exempelvis i Grimstaskogen, måste anges för maxvärden inom detta spann för att riskerna skall kunna bedömas av alla remissinstanser, föreningar m.fl. före dom fastställs.

F) HELHETSBLILD AVSEENDE VATTENHANTERING OCH DESS MILJÖKONSEKVENSER

En helhetsbild över den totala vattenhanteringen, spol-, lak- och dagvatten bör presenteras i volymer, reningssteg och slutliga recipienter. En total redovisning av vilka damm- och reningsanläggningar som krävs, inte minst för att rena vattnet från stendammspartiklar som sedimenterar mycket långsamt och har effekter på vattenlevande organismer som fisk.

Har reningsverken kapacitet att ta emot de enorma volymer det handlar om?

Vad händer om kapaciteten överskrids?

Kan Mälaren vara slutlig recipient eller var skall otillfredsställande renat vatten ta vägen i normalfallet eller vid överskridande av reningskapacitet, ex.vis pga av större grundvatteninläckage än förmodat?

Skall jordbruks- och naturmarker, Saltsjön, (även det fiskevatten) mm användas som recipienter och vad blir konsekvenserna av detta?

Ovanstående bör underställas en oberoende expertgrupp/expertkommission, gärna ledd av Naturvårdsverket. Vi anser att Mark- och miljödomstolen bör villkora att detta genomförs innan dessa förhandlingar slutförs och innan arbetsplanen lämnas för fastställelse. Skulle verksamheten innebära risk för Östra Mälarens vattenskyddsområde skall som bekant verksamheten inte tillåtas.

ARG kan inte se att denna gigantiska vattenhantering skall kunna skötas med tillfredsställande säkerhet med hänsyn till föreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde.

G) STOCKHOLMSREGIONENS DRICKSVATTENFÖRSÖRJNING

Säkerställande av Storstockholms dricksvattenförsörjning genom Mälarens vatten är så avgörande för hela regionen att en helhetsbedömning av samtliga risker inom detta projekt bör underställas en oberoende expertgrupp, gärna ledd av Naturvårdsverket. Vi anser att Mark- och miljödomstolen bör villkora att detta genomförs innan dessa förhandlingar slutförs och innan arbetsplanen lämnas för fastställelse.

Vi hänvisar till föreskrifterna för **Östra Mälarens vattenskyddsområde** som domstolen har att ta ställning till och påminner om följande text:

”1 § Generell bestämmelse

Primär och sekundär skyddszon

Ny verksamhet och hantering som innebär risk för vattenförorening får inte ske oavsett om verksamheten eller hanteringen är reglerad eller inte i nedan angivna skyddsföreskrifter. Befintliga verksamheter eller hantering ska bedrivas så att risken för vattenförorening minimeras.”

Föreskrifterna säger för övrigt inget om riskens storlek. Det står ”risk” och inget annat. Enligt vår mening är risken dessutom betydande. Övriga remissvar visar klart att vi inte är ensamma om denna riskbedömning.

ARG anser således att det krävs en oberoende expertkommission för att säkerställa att projektet inte medför risker för regionens dricksvattenförsörjning. Skulle verksamheten innebära risk för Östra Mälarens vattenskyddsområde skall som bekant verksamheten inte tillåtas.

H) BULLER

ARG kommenterade buller i naturmiljöer, i synnerhet inom Grimsta naturreservat, i vår skrivelse från januari 2012 angående hamnverksamhet, sid 6-12, **där vi bland annat motiverar varför riktvärden för externt industribuller bör gälla för hamnverksamheten, inkluderande transportband och buller från arbetstunnel.** Vi utelämnade frågan om buller i vår skrivelse om grundvattenbortledning från januari 2012. Vi vill uppmärksamma domstolen på att våra framförda synpunkter avseende buller även gäller målet om grundvattenbortledning.

Vi citerar här ur vår skrivelse från 12 september 2012 gällande ”Målnummer M 3342-11 hamn Norra Lovö, Förbifart Stockholm Kommentarer avseende Trafikverkets bemötande av inkomna synpunkter angående ansökan om tillstånd för byggande och drift av tillfällig hamn etc, vid norra Lovö i samband med byggande av E4 Förbifart Stockholm.”

”Viktiga punkter E)

Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller bör gälla.

Naturvårdsverket, Länsstyrelsen och miljönämnden i Ekerö kommun pläderar också för detta. Dessa riktvärden gäller för hamnverksamhet. Verksamheten är en nyetablering inom naturområde. En verksamhet som beräknas pågå under 8-10 år kan dessutom inte ses som tillfällig.”

Beträffande krav på riktvärden för buller, se även ARGs skrivelse i detta mål från januari 2012, sid 6-12.

Vi håller inte heller med Trafikverket om att antalet störda är begränsat. Det stämmer inte om man räknar med alla människor som besöker Grimsta naturreservat, badar eller färdas på vattnet i Lambarfjärden eller vintertid vandrar, åker skridskor eller skidor på dess isar. Vi påminner här om att ca 80 000 människor bor i områden som angränsar till Grimsta naturreservat och att många fler har detta naturområde som det närmaste stora sammanhängande grön- och rekreationsområdet.

Redan de bullernivåer som anges på Trafikverkets bullerkartor är tillräckligt oroväckande och innebär störningar i ett nu fridfullt naturreservat. Vi befarar dock att bullret kommer att bli mycket värre, se nästa stycke.

I bilaga 1: Komplettering Norra Lovön presenterar Trafikverket med grafisk bild hur ljudnivåer kommer att transporteras över Lambarfjärden.

Vi gör här gällande att Trafikverket har gjort sina beräkningar utifrån ljud över land och inte med de beräkningar som gäller för ljud över vatten.

Över Lambarfjärdens vatten (500m) kommer ljud endast att dämpas med 15 dB, inte 30 dB, när man använder Naturvårdsverkets rekommenderade reduktion (3 dB per 100 m för ljud över vatten, istället för de 6 dB som gäller över land). Vindriktning och vågor spelar naturligtvis in i hur fort och mycket ljudet dämpas. Tyvärr kommer lugna vår och sommardagar, särskilt sen eftermiddag och kväll, att vara den tid då ljudet från arbetsområdet på norra Lovö hörs som allra bäst.

*Hänvisning: Komplettering Norra Lovö / sid. 13 o. 14 /Figur 4 och 5
E4 Förbifart Stockholm / FS301 / Arbetstunnel Norra Lovö / PM
Ändrat läge arbetstunnel – ATR02GEMN16 / 2012-05-10 / Granskningshandling
BYGGHANDLING / 3N140001*

***Mycket viktigt i fråga om bullret är våra svar på:
3.1.3.1, 3.1.4.11, 3.3.1.7 och 3.3.1.12”***

(OBS! Dessa är hänvisningar till kommentarer i vår skrivelse från 12 september 2012 om hamnverksamheten.)

Vi vill här göra tillägget att de låga bullernivåer vi anser måste villkoras för att skydda rekreativvärden inom Grimsta naturreservat, under de 8-10 år det handlar om, gynnar rekreativmöjligheter och dessutom boendemiljöer på båda sidor om Lambarfjärden som idag i stor utsträckning är fredade från buller. Även risken att negativt påverka FRA:s verksamhet borde minskas genom stränga bullerriktvärden samt insatser för att minimera buller.

De bullerdämpande åtgärder Trafikverket presenterat är inte tillräckliga även om de givetvis bör användas.

En möjlighet som Trafikverket bör åläggas att utreda och förverkliga är att lastningen av schaktmassor till pråmar skall ske slutet med målet att kraftfullt dämpa bullret. Enligt uppgift kan detta ske genom dockning. Vid hamnen placeras en skeppsponton som är ett slags flytande docka som rymmer fartygen/pråmen. Dessa körs in i dockan innan fyllning av stenkross. ARG lämnade detta förslag redan i januari 2012 som kommentar till Trafikverkets ansökningar om hamnverksamhet. Trafikverket har ännu inte besvarat denna frågeställning.

Givetvis bör detta kombineras med bullerdämpande beläggning på lastrummens väggar och golv/durk.

Vi befarar att den flyttade arbetstunnelmynningen kommer att medföra ökat buller mot Lambarfjärden och Grimsta naturreservat. Med den nya placeringen är krossning utanför arbetstunneln än mer oacceptabel. Trafikverket har nu börjat skriva om en "betongfabrik" som kan användas för att tillverka betong på plats vid arbetstunneln. Detta skulle kunna minska antalet fartygstransporter vilket låter positivt. Det vore dock oacceptabelt om en sådan fabrik skulle medföra ökat buller, ex.vis pga av ökat behov av krossning/malning av sten utanför tunneln. Trafikverket har planerat för sådan finkrossning utanför arbetstunneln vilket kraftigt skulle öka bullret kring arbetstunneln. Det har dock av Trafikverket framkommit att all krossning, även finkrossning kan ske i kammare under jord.

Även den så kallade betongstationen bör läggas under jord lämpligen i anslutning till finkrossen. En sådan lösning minskar radikalt bullret ovan jord och minskar dessutom transporter av stenkross upp från tunneln och tillbaka ner igen i form av betong ämnad för tunnelbygget. Såväl kross som betongstation bör således förläggas inne i arbetstunneln och givetvis ljudisoleras i så stor utsträckning som möjligt.

Vi anser att den sammanlagda störningen från hela arbetsplatsområdet med arbetstunnel, transportband och hamn med av och pålastning inte får bli större än riktvärden för externt industribuller.

Trafikverkets argumentering: "Alla föreslagna åtgärder är under förutsättning att riktvärden annars överskrids och att de ger en bullerdämpande effekt utifrån de lokala förhållandena på platsen."

Denna skrivelse kan tolkas som att Trafikverkets ambition "bara" är att underskrida riktvärden och inte att uppnå minsta möjliga bullerstörning för att skydda boende- och rekreativmiljöer. Detta talar för att det är än mer väsentligt att riktvärdesvillkoren från domstolen blir mycket stränga och strikta.

Trafikverket skriver dessutom att de under år två och vid perioder av hög produktion av stenkross räknar med att fylla och frakta bort stenkross dygnet runt och under helger från hamnen på Norra Lovö. ARG finner detta oacceptabelt. Se ARGs januariskrivelse, hamn norra Lovö, sid 10-11. Trafikverket borde kunna lösa detta genom bättre planering.

Vi vill här även lägga till aspekten att stomljud, vibrationer mm orsakade av den mycket betydande fordonstrafik som Förbifart Stockholm planeras för, inkluderande tämligen tunga transporter, bland annat med farligt gods, inte får nå jordytan. Detta skulle kunna ge obehag hos människor som vistas exempelvis i Grimstaskogen och kraftigt minska rekreativvärdet. Vi yrkar på att Trafikverket skall åläggas att utreda denna aspekt inom ramen för dessa domstolsförhandlingar och inom ramen för arbetsplanen.

I) UTVÄDRING AV SPRÄNGGASER FRÅN ARBETSTUNNEL

ARG finner den utvärdering av spränggaser som planeras ske via arbetstunneln på Norra Lovö nära Mälaren mycket obehaglig. Konsekvenserna på omgivande naturområde och Mälarens vatten bör utredas vidare och villkor uppsättas för maximal föroreningsmängd.

J) NÅGRA ASPEKTER SOM BERÖR MÄLARENS VATTENKVALITETER

Nedan har ARG redovisat fyra aspekter som berör Mälarens vatten som vi inte anser har kommit fram i Trafikverkets ansökningar.

1) HYDROLOGISKT - VARFÖR LAMBARFJÄRDEN ÄR KÄNSLIG

Mälarens vattenkvalité varierar naturligt beroende på morfologi och vattenomsättning. Mälaren indelas i olika bassänger där volym i kombination med tillrinning avgör vilken uppehållstid vattnet får i de olika bassängerna. Vattenomsättningen är en nyckelfaktor för bassängernas självrenande förmåga. Lambarfjärden ingår i Görvälnbassängen som har en långsam vattenomsättning där större delen av tillförda ämnen "tvättas" ur vattenmassan och fastläggs som sediment. Trafikverket skriver att Lambarfjärden ingår i Mälaren - Stockholm vilket är ett misstag. Sedan år 2000 har Mälarens Vattenvårdsförbund en annan indelning.

Det tar lång tid innan föroreningar försvinner ur Görvälnbassängen något som har betydelse för både Görvälns- och Lovö vattenverk. ARG har förstått att det tom förekommer att Mälaren byter strömriktning och i dessa lägen blir både Görväln- och Lövsta vattenverk synnerligen utsatta.

Vattenvolymen i Lambarfjärden rör sig också olika beroende på vattentemperatur och årstid. När vattentemperaturen är densamma i hela Lambarfjärden (vår och höst) kommer stendamm och andra partiklar att spridas på alla djup. Då blir det svårt för vattenverken att finna ett partikelfritt vattenintag.

Dessutom bör påpekas att rening av vatten från stendammspartiklar är svår, tar tid, kräver speciella förfaringssätt och anläggningar. ARG hittar inte dessa i arbetsplan.

Fartygsrörelserna kommer att öka i Lambarfjärden. Trafikverket har inte uppgivit varifrån lasterna kommer eller vart stenkrosset skall skeppas.

En hamn på förslag är Lövsta. Fartygens rörelser, propellervirvlar och svall kommer att dra upp humuspartiklar, slam och föroreningar från strandkanter och botten. Mälarvattnet kommer att grumlas och förorenas. Denna typ av grumling orsakar redan problem för vattenverken i Mälaren.

Eftersom Trafikverket inte uppger vilka hamnar eller farleder som kommer att användas begär ARG att Trafikverkets ansökan kompletteras med en beskrivning av dessa miljökonsekvenser.

Ovanstående aspekter gör att en total genomgång av förutsättningarna för detta projekt, bland annat transporter och vattenhantering bör genomföras innan domstolsförhandlingar är slutförda och innan arbetsplanen kan lämnas för fastställelse.

2) RÅCKSTA TRÄSK

I Trafikverkets handlingar angående arbetsplan kan vi läsa att Råcksta Träsk kommer att få ett ökat kvävetillskott genom Förbifart Stockholm. Råcksta Träsk har under 2000-talet genomgått en renovering. Eftersom vattnet från Råcksta Träsk rinner ut i Lambarfjärden kommer det ökade kvävetillskottet att drabba denna del av Mälaren.

Bra att Trafikverket enligt 3.2.5.5 ser över riskerna för negativ inverkan på avrinning från Grimstaskogen till Råcksta träsk. Vi förutsätter att Trafikverket kommer åläggas att redovisa resultatet av denna utredning inom ramen för dessa domstolsförhandlingar.

3) GRUMLING OCH MILJÖFARLIGA ÄMNEN

Lambarfjärden är en del av Mälarlleden, farled 911. Just nu (2012) planeras "Mälarpjektet" där sprängning och muddring skall skapa bättre farleder för större lastfartyg i Mälaren. Om projektet godkänns kommer arbetet att ske omkring 2014-2017. Under samma tid som Förbifart Stockholm använder sina tre hamnar kommer Mälarpjektet att påverka Mälarens vatten. Det blir en mycket stor sammantagen miljöbelastning på Stockholms dricksvattentäkt

ARG finner detta oacceptabelt och anser att "Mälarpjektet" lämpligen bör vara avslutat innan en eventuell byggnation av Förbifart Stockholm inleds.

4) EXEMPEL PÅ BETYDELSEN AV LAMBARFJÄRDEN

Den djupa Lambarfjärden har historiskt sett varit Stockholms rikaste fiskevatten och försörjt Stockholms fiskmarknad. Så sent som 2005 sade Stockholm Stad nej till Fortums planer på att hämta fjärrkyla ur Lambarfjärden För en investering av en halv miljard ville Fortum öka tillgången på fjärrkyla i Stockholm med 50 procent. Det skulle ha inneburit att hela vattenvolymen i fjärdens djuphåla ner till 60 meter djup byttes ut varje år. Fortums projekt skulle ha skadat djurplankton, fiskyngel och vissa fiskarter.

K) KOMPENSATIONSÅTGÄRDER GRIMSTASKOGEN

Trafikverket motsäger angående hamn på Norra Lovö Länsstyrelsens krav på kompensationsåtgärder. Trafikverkets motivering till detta är att Norra Lovö ännu inte är naturreservat. Vi ifrågasätter detta eftersom Norra Lovö är ett viktigt kultur- och rekreationsområde och planeras bli naturreservat.

Trafikverket har föreslagit en kompensationsåtgärd i Grimstaskogen, som vi uppfattar det pga friskluftsschakt för ELDU, i form av en förbättring/röjning längs strandpromenaden. Vi vet inte vad Trafikverket avser? Detta kan vara en tveksam åtgärd som inte nödvändigtvis leder till ökad trivsel. Den lite åldrade karaktären bör hur som helst bibehållas. Att hålla strandpromenaden i skick ser vi som normalt underhåll som borde ligga i kommunens årliga budget.

Dessutom framhåller ARG att Grimstaskogen förutom friskluftsschakt vid strandpromenaden, risk för grundvattenpåverkan på grund av tunnlar och schakt med risk för påverkan på vegetation och biotoper påverkas av hamn och arbetsområde.

Rekreation och friluftsliv i Grimsta naturreservat kommer att påverkas mycket negativt på grund av att den relativa tystnaden och rofullheten försvinner under byggfasens 8-10 år. Även detta motiverar kompensationsåtgärder även på Grimstasidan.

Den bästa "kompensationen" är dock att inte orsaka skada eller störningar, ex.vis genom att minimera buller och synintryck från Norra Lovö under byggfasen och att uppföra friskluftsschaktet på Grimstasidan så att det inte lämnar något ljud från sig och så att det så mycket som möjligt smälter in i omgivningen, exempelvis byggs som en liten röd stuga. ARG deltar gärna i utformningen.

När det gäller att förhindra skada är det också högst angeläget att noggrant utreda berggrunden under Grimstaskogen och att använda så kraftfull injekteringsklass/tätning i berget att risken för dränering av markerna, inte minst våtmarkerna, minimeras.

Som adekvat kompensationsåtgärd ser vi att exempelvis hålla öppet för en framtida utvidgning av reservatet vid Tyska botten och att inte tillåta ytterligare byggverksamhet i omedelbar närhet till reservatets gränser. Byggnation av hus alldeles vid reservatsgränsen pågår just nu i närheten av Blackebergs sjukhus/Västra sjukhuset på Ljunglövs gamla område.

L) KRAV PÅ NYTT SAMRÅD

ARG instämmer i Naturvårdsverkets synpunkter under 3.1.5.3. Enligt ARGs mening ingår i Trafikverkets ansökan och underlagsmaterial till Mark- och miljödomstolen en mängd uppgifter som inte tidigare presenterats i samråd. Det bör utredas om förnyat samråd är motiverat och bör genomföras före domstolsförhandlingarna.

M) DISPENSER, TILLSTÅND, VERKSTÄLLIGHETSFÖRORDNANDE

ARG finner det fullständigt rättsvidrigt och absurt om Trafikverket skulle ges möjlighet att utnyttja tillstånd även om mark- och miljödomstolens dom överklagas till överinstans. Givetvis måste i en rättsstat överinstans ges tid att ompröva dom. Varför finns annars denna möjlighet? Byggstart brådskar inte för detta mycket ifrågasatta projekt. Dessutom skall givetvis arbetsplanen vara fastställd och en eventuell överklagan av denna vara genomgången och beslut fattat. Om Förbifart Stockholm överklagas till EU-domstolen måste även domslut därifrån inväntas.

Trafikverket skriver: "Förutsatt att arbetsplanen vunnit laga kraft får tillstånden utnyttjas även om mark- och miljödomstolens dom överklagas till överinstans och prövningen där drar ut på tiden, om domstolen bifallit Trafikverkets yrkande om verkställighetsförordnande (yrkande 1.10)"

ARG anser följaktligen att ett sådant verkställighetsförordnande under inga omständigheter får ges.

N) ARGs TALESRÄTT

Vi vill här även kommentera ARGs talesrätt.

För ARG är naturen ovärderlig för människors hälsa och välbefinnande. Många av våra medlemmar har vuxit upp i äventyret Grimstaskogen eller som vuxna medvetet valt att bosätta sig nära naturreservatet och Mälaren.

Vi förvånas över att Trafikverket till mark- och miljödomstolen framför synpunkten *"att respektive förening bör inkomma med underlag som styrker föreningens talerätt i målet."*

Vi är visserligen inte särskilt förtrogna med det juridiska förfaringssättet men trodde att det var upp till domstolen att bedöma detta och vid behov kräva att detta styrks av respektive förening!? Vi avvaktar därför med *"styrkande av föreningens talerätt"* tills Mark- och miljödomstolen tillskriver oss om detta.

Vi kan dock redan nu omtala att ARG genom ansvarig advokat, på uppdrag av Högsta förvaltningsdomstolen, tillfrågades om detta i samband med överklagande av regeringens tillåtlighetsprövning beträffande Förbifart Stockholm. ARG inlämnade motivering och accepterades därefter av Högsta förvaltningsdomstolen som talande i ärendet.

ARGs kommentarer, punkt för punkt, angående Trafikverkets justeringar, ändringar, kompletteringar samt synpunkter och bemötande med anledning av inkomna remissyttranden

1.2 Justering av förslag till villkor

Trafikverket föreslår att slutliga villkor skjuts upp under en provotid av 10 år. För oss förefaller detta innebära att en betydande osäkerhet finns. Detta känns som en allvarlig risk. Exempelvis kan nämnas att enligt en KTH-rapport kan grundvattenpåverkan under Lovö bli flera gånger större än den påverkan Trafikverket räknar med.

Vi anser att Trafikverket bör villkoras att inom dessa förhandlingar inkomma med uppgifter om det "spann" i volym inläckage i tunnlar som kan uppkomma för varje delsträcka. Konsekvenser och nödvändiga motåtgärder för att inte skador skall uppstå, exempelvis i Grimstaskogen, måste anges för maxvärden inom detta spann för att riskerna skall kunna bedömas av alla remissinstanser, föreningar m.fl. före dom fastställs.

2.9.2 och 2.9.3

Förbifart Stockholms tunnlar beräknas få en trafik som aldrig skådats i tunnlar som går under naturreservat. ARG undrar därför om Trafikverket utrett om vibrationer och stomljud från denna trafik kan kännas av på markytan. Detta skulle i så fall innebära en mycket otrevlig upplevelse för besökande i naturreservatet, något som bör ses som oacceptabelt i ett naturreservat. Utredning och bedömning av detta bör villkoras.

3 Redovisning av inkomna yttranden och Trafikverkets synpunkter och åtgärder i anledning av dessa

3.1 Myndigheter

3.1.1 Riksantikvarieämbetet (aktbil.111)

Tidigare har uppgetts att reningsverk som Bromma inte bör ta emot processvatten. Det handlar om oerhörda volymer som dessutom kan vara mycket svåra att rena bland annat på grund av mycket små partiklar från stendamm. Vi önskar en redogörelse för reningsverkens möjligheter att ta hand om detta processvatten. Kan reningsverkens kapacitet överskridas och föreligger risk att reningsverken vid överbelastning eller av andra skäl kan tvingas släppa ut otillfredsställande renat processvatten, ex.vis avseende stendammspartiklar, till Mälaren eller andra recipienter. Vi har uppfattat att detta processvatten även i renat skick inte bör föras ut i Mälaren utan kanske till Saltsjön. Stendammspartiklar sedimenterar mycket långsamt och processvattnet kräver därför speciella reningssätt och anläggningar.

Om ändrad bedömning av riskerna nu har gjorts från Stockholm Vatten AB önskar vi en redogörelse för skälen till detta.

ARG anser att det förefaller mycket oklart hur Trafikverket planerar för hela denna vattenhantering. Det bör villkoras att inget förorenat eller otillfredsställande renat vatten orsakat av byggnation eller drift av Förbifart Stockholm får nå Mälaren.

Framtagande, före fastställande av arbetsplan, av en helhetsbild, ett genomgripande planeringsunderlag för hela vattenhanteringen med reningssteg, dammar och anläggningar inom och utanför reningsverk, slutliga recipienter mm bör villkoras. Allt annat skulle innebära en uppenbar risk för Mälaren som dricksvattentäkt, för fisk- och musselvatten. Även tillförsel av detta vatten till marker, exempelvis på Lovö, skulle kunna få allvarliga konsekvenser. Även tillförsel till Saltsjön som också är fiskevatten kan innebära allvarliga risker.

Lokalt vid arbetstunneln och hamnen bör de ökade risker för översvämningar som SMHI varnar för i kommentar till arbetsplanen beaktas. ***Stora mängder stendamm med mycket små vassa stendammspartiklar skulle vid de numera allt vanligare störtregnen kunna spolans ner i Mälarvattnet längs med transportbandsvägen. Skyddsåtgärder med tanke på detta bör villkoras.***

ARG kan inte se att denna gigantiska vattenhantering skall kunna skötas med tillfredsställande säkerhet med hänsyn till föreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde. En politiskt och från Förbifart Stockholmskonsortiet oberoende expertkommission bör utreda och bedöma detta.

3.1.2 SIG (aktbil. 209)

Kvalitetskrav för avledning av drän- och hushållningsvatten bör uppställas nu!

3.1.4 Länsstyrelsen i Stockholms län (aktbil. 310)

3.1.4.2

Länsstyrelsens yrkande tyder på att denna långvariga, årtal, grundvatten-sänkning kan få allvarliga följder vilket bör redovisas.

3.1.4.9

Trafikverket vill enligt svaret inte redovisa dagvattenhanteringen, dagvattendammar mm. ARG undrar var denna hantering kommer att prövas? Den finns inte heller redovisad i arbetsplanen där det snarare hänvisas till kommunens ansvar och en icke avslutad domstolsförhandling angående ansvaret. Denna fråga är för allvarlig för bland annat Råcksta Träsk och Mälarens vattenkvalitet för att den skall få halka mellan stolarna.

Trafikverket bör åläggas att besvara Länsstyrelsens fråga nu!

Otillfredsställande rening av dagvatten före utsläpp i Råcksta träsk planeras enligt arbetsplanen. I Trafikverkets handlingar kan vi läsa att Råcksta Träsk kommer att få ett ökat kvävetillskott genom dagvatten från Förbifart Stockholm. Råcksta Träsk har under 2000-talet genomgått en renovering. Eftersom vattnet från Råcksta Träsk rinner ut i Lambarfjärden kommer det ökade kvävetillskottet att drabba denna del av Mälaren. Trafikverket anger i kommunikering av arbetsplanen att man anser att det är kommunen som ...”ansvarar för investering och drift och underhåll av sådan vattentjänst (exempelvis avledning eller rening)....” Man hänvisar även till ett pågående ärende i domstol vilket behandlar ansvarsfrågan. Se vidare: kommunikering av arbetsplan, sid 128.

Vi passar här på att avge ny kommentar om dagvattentillförsel till Råcksta träsk. ARG tolkar Trafikverkets nedanstående text om kapacitetsbrist som allvarlig och som att det är osäkert om Trafikverket avser att ta ansvar för detta. Trafikverket skriver:

”Vägdagvattnet från cirkulationsplatsen i trafikplats Vinsta och vägen mellan dem avleds via diken och ledningar söderut till en dagvattenanläggning belägen strax nordost om den befintliga cirkulationsplatsen vid Bergslagsplan.

Från magasinet i en ny ledning till befintlig dagvattenledning väster om Bergslagsvägen vidare till utloppsledningen mot Råcksta träsk och därifrån till recipienten östra Mälaren. Det är osäkert om ledningens kapacitet är tillräcklig längs Bergslagsvägen och en kapacitetsutredning avgör om den behöver kompletteras. Eventuella åtgärder ligger utanför det område som fastställs i arbetsplan hydrologi.”

Avledning av dränvatten till Sättraån respektive Igelbäcken ifrågasätts av olika remissinstanser pga vattnets föroreningsgrad. ***Detta bör klargöras nu!***

3.1.4.10

Att återföra dränvatten till Sättraån och Igelbäcken är enligt vad vi uppfattat från andra remissinstanser tveksamt med tanke på risk för föroreningar. Därför ser vi det som tveksamt att Trafikverket räknar detta som en kompensationsåtgärd.

Trafikverket motsäger angående hamn på Norra Lovö Länsstyrelsens krav på kompensationsåtgärder. Trafikverkets motivering är att Norra Lovö ännu inte är naturreservat. Vi ifrågasätter detta eftersom Norra Lovö är ett viktigt kultur- och rekreationsområde och planeras bli naturreservat.

Trafikverket har föreslagit en kompensationsåtgärd i Grimstaskogen, som vi uppfattar det pga friskluftsschakt för ELDU, i form av en förbättring/röjning längs strandpromenaden. Vi vet inte vad Trafikverket avser? Detta kan vara en tveksam åtgärd som inte nödvändigtvis leder till ökad trivsel. Den lite åldrade karaktären bör hur som helst bibehållas. Att hålla strandpromenaden i skick ser vi som normalt underhåll som borde ligga i kommunens årliga budget.

Dessutom menar ARG att Grimstaskogen förutom friskluftsschakt vid strandpromenaden, risk för grundvattenpåverkan med risk för påverkan på vegetation och biotoper påverkas av hamn och arbetsområde.

Rekreation och friluftsliv i Grimsta naturreservat kommer att påverkas mycket negativt på grund av att den relativa tystnaden och rofullheten försvinner under byggfasens 8-10 år. Även detta motiverar kompensationsåtgärder även på Grimstasidan.

Den bästa "kompensationen" är dock att inte orsaka skada eller störningar, ex.vis genom att minimera buller och synintryck från Norra Lovö under byggfasen och att uppföra friskluftsschaktet på Grimstasidan så att det inte lämnar något ljud från sig och så att det så mycket som möjligt smälter in i omgivningen, exempelvis, byggs som en liten röd stuga. ARG deltar gärna i utformningen.

När det gäller att förhindra skada är det också högst angeläget att noggrant utreda berggrunden under Grimstaskogen och att använda så kraftfull injekteringsklass/tätning i berget att risken för dränering av markerna, inte minst våtmarkerna, minimeras.

Som adekvat kompensationsåtgärd ser vi att exempelvis hålla öppet för en framtida utvidgning av reservatet vid Tyska botten och att inte tillåta ytterligare byggverksamhet i omedelbar närhet till reservatets gränser. Byggnation av hus alldeles vid reservatsgränsen pågår just nu i närheten av Blackebergs sjukhus/Västra sjukhuset på Ljunglövs gamla område.

3.1.4.13

ARG har i skrivelse angående kommunikering av arbetsplan bland annat skrivit följande:

"I en mängd frågor hänvisar Trafikverket till kommande utredningar, ny icke existerande eller icke etablerad teknik, politiska beslut som Trafikverket inte har rådighet över, kontrollprogram, upphandlingar, bygghandlingar och entreprenörers metoder. Beträffande dagvattensfrågor hänvisas bland annat till Stockholms stads ansvar och till en domstolsförhandling gentemot Stockholms stad som inte är avslutad."

”I många frågor räknar Trafikverket upp möjlig teknik för att minska problem utan att klarlägga vilka metoder som Trafikverket ämnar använda sig av och alltför ofta framförs att dessa kan väljas om de befins vara ekonomiskt försvarbara. Det handlar om en regions framtida miljö, människors hälsa och levnadsvillkor, bland annat rent dricksvatten, inte minst för kommande generationer. Det handlar om levnadsvillkor, boende- och rekreativmiljöer för en betydande del av regionens befolkning under en mycket lång byggtid. Med tanke på detta är dåliga lösningar på grund av kravet att visa på kortsiktig samhällsekonomisk vinst förkastligt.”

”Givetvis kan ny teknik som uppträffas och etableras innan eller under byggnation bli aktuell om den kan ge bättre skydd, ex.vis minskat buller, men denna teknik kan inte räknas in i förutsättningarna.”

Dessutom bör påpekas att ”ny teknik” och ”nya metoder” efter ett tag ofta visar sig inte hålla vad den lovat. Ofta kommer de bara till av kostnadsskäl och visar sig efter ett tag ha brister i säkerhet och kvalitet. Att använda sådana i detta redan riskfyllda jätteprojekt låter oansvarigt utan att de först kontrollerats av oberoende expertis. **Detta gör att Trafikverket i arbetsplanen och denna ansökan måste åläggas att för varje moment i byggfasen visa på nu etablerad metod/teknik som kan ge ett säkert och acceptabelt resultat.**

3.1.4.14

ARG vill påminna om att det krävs lång tid för att erhålla tillförlitliga värden från utplacerade grundvattenrör. ARG har kommenterat förhållanden i Grimstaskogen och efterlyst en bättre placering av grundvattenrör. Se kommentar under 3.2.5.4 och ARGs tidigare skrivelse från januari 2012.

3.1.4.15

Viktigt att detta besvaras inom förhandlingens ram såsom Trafikverket tydligen avser.

3.1.4.17

ARG vill påminna om att det krävs lång tid för att erhålla korrekta värden från utplacerade grundvattenrör. Byggnationen får inte påbörjas förrän sådana värden erhållits.

3.1.4.19

ARG anser att Trafikverkets kommentarer om att acceptabla bullernivåer förlänger och fördröjer projektet är ovidkommande. Detsamma gäller kommentaren om samhällsnytta. Denna är inte visad med förutsättningen att transport- och klimatpolitiska mål skall nås. En försening av projektet är exempelvis gynnsam ur aspekten att detta minskar Sveriges klimatpåverkan. ARG anser att även vibrationer från tunneltrafiken bör beaktas avseende naturmiljöer.

Trafikverket svarar inte på Länsstyrelsens fråga om process- och dagvatten. Trafikverket bör åläggas att i detalj redovisa all hantering av vatten och besvara Länsstyrelsens fråga om juridiskt säkerställande av att en ändamålsenlig rening kommer att ske i kommunala reningsverk.

3.1.4.20

Detta bör även gälla påverkan på naturreservat som Grimsta.

3.1.4.22

Denna fråga bör prövas av Naturvårdsverket.

3.1.5 Naturvårdsverket (aktbil. 311)

3.1.5.2

Upphandlingsregler får inte förhindra en adekvat prövning av samtliga med risker förknippade delar i projektet.

Om inte Trafikverket anser att de nu kan inkomma med den redovisning Naturvårdsverket kräver yrkar ARG på att Mark- och miljödomstolen begär att Trafikverket skall återkomma med en sådan redovisning till remissinstanser och Mark- och miljödomstolen, innan någon som helst byggverksamhet inletts och innan arbetsplanen kan lämnas för fastställelse.

Denna redovisning bör innehålla en grundlig inventering även inkluderande möjliga mottagningshamnar, tillstånd, arbetsmetoder, säkerhetsrutiner mm hos dessa.

3.1.5.3

Enligt ARGs mening ingår i Trafikverkets ansökan och underlagsmaterial till Mark- och miljödomstolen en mängd uppgifter som inte tidigare presenterats i samråd.

3.1.5.4

ARG har inte i detalj satt sig in i villkor för boendemiljöer men förstår att konsekvenserna kan bli svåra exempelvis i Hässelby Gård, Vällingby, Vinsta och Kälvesta, inte minst under byggnadsperioden. Naturvårdsverkets synpunkter låter med beaktande av detta rimliga. ***Varje människa som tvingas flytta från sin bostad bör ses som ett misslyckande.***

3.1.5.5

Se ARGs kommentar under SGU 3.1.19.2

3.1.5.6

ARG instämmer i Naturvårdsverkets krav. ARG har redan tidigare ifrågasatt redovisning av risker och skyddsåtgärder för att säkerställa att natur- och rekreationsvärden inom exempelvis Grimsta naturreservat inte minskas.

3.1.5.7

ARG har kommenterat detta under annan punkt. Eftersom åtgärden av andra uttalanden att döma förefaller riskfylld ur föroreningssynpunkt bör Trafikverket inte tillåtas räkna in detta som en kompensationsåtgärd.

3.1.5.8

ARG gör bedömningen att en rad osäkerheter råder beträffande den totala vattenhanterings omfattning, reningssteg med kapacitet för olika anläggningar, recipienter mm och att en oberoende expertgrupp, ledd av Naturvårdsverket bör utreda de risker som föreligger.

3.1.5.9

ARG befarar att återinfiltrationsvattnet även kan nå grundvattnet.

3.1.9 Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms stad (aktbil. 145 och 146)

3.1.9.2

ARG stödjer bestämt Stockholms miljö- och hälsoskyddsnämnds krav på tydligare redovisning av påverkan på naturmiljön inom alla naturreservat, bland annat Grimsta.

Den redovisning Trafikverket avser att ge vid muntlig förberedelse måste publiceras skriftligt. Remissinstanser, föreningar m.fl. måste därefter ges tid att kommentera denna redovisning till domstolen. Detsamma måste gälla det ekologiska kontrollprogram Trafikverket avser att upprätta.

3.1.9.3

Även om det i föreskrifterna står inskrivet att Grimsta naturreservat inte får förhindra motorled bör dispens krävas för åtgärder inom reservatet och största möjliga hänsyn tagas.

3.1.9.4

Den fördjupade redovisning med inventering av växt- och djurliv och hur projektet påverkar naturmiljön som Trafikverket skall inkomma med före muntlig förberedelse bör utställas så att remissinstanser, föreningar m.fl. ges tid att kommentera denna redovisning till domstolen. Innan detta är gjort kan inte projektets miljöpåverkan klargöras och bedömas om denna är rimlig.

3.1.9.6

ARG kan inte bedöma detta eftersom förvaltningens villkorsförslag inte presenteras av Trafikverket eller på annat sätt i detta underlag. Detta bör därför presenteras i ny redogörelse för alla.

3.1.9.7

ARG tolkar nämndens uttalande som att höga krav på låga bullernivåer bör ställas i områden som idag har låga ljudnivåer såsom Grimsta naturreservat. ARG m.fl. har yrkat på att riktvärden för externt industribuller bör gälla för hamn- och arbetstunnelverksamhet på Norra Lovö, vilket även skulle vara gynnsamt för Grimsta naturreservat.

3.1.9.10

ARG vill påminna om följande:

Tidigare har uppgetts att reningsverk som Bromma inte bör ta emot processvatten. Det handlar om oerhörda volymer som dessutom kan vara mycket svåra att rena bland annat på grund av mycket små partiklar från stendamm. Vi önskar en redogörelse för reningsverkens möjligheter att ta hand om detta processvatten. Redogörelsen bör bland annat klargöra om reningsverkens kapacitet kan överskridas och om risk föreligger att reningsverken vid överbelastning eller av andra skäl kan tvingas släppa ut otillfredsställande renat processvatten, ex.vis avseende stendammspartiklar, till Mälaren eller andra recipienter.

Vi har uppfattat att detta processvatten även i renat skick inte bör föras ut i Mälaren. Stendammspartiklar sedimenterar mycket långsamt och processvattnet kräver därför speciella reningssätt och anläggningar.

Om ändrad bedömning av riskerna nu har gjorts från Stockholm Vatten AB önskar vi en redogörelse för skälen till detta.

ARG anser att det förefaller mycket oklart hur Trafikverket planerar för hela denna vattenhantering. Det bör villkoras att inget förorenat eller otillfredsställande renat vatten orsakat av byggnation eller drift av Förbifart Stockholm får nå Mälaren.

Framtagande, före fastställande av arbetsplan, av en helhetsbild, ett genomgripande planeringsunderlag för hela vattenhanteringen med reningssteg, slutliga recipienter mm bör villkoras. Allt annat skulle innebära en uppenbar risk för Mälaren som dricksvattentäkt, för fisk- och musselvatten. Även tillförsel av detta vatten till marker, exempelvis på Lovö, skulle kunna få allvarliga konsekvenser. Lokalt vid hamnen bör de ökade risker för översvämningar som SMHI varnar för i kommentar till arbetsplanen beaktas. Skyddsåtgärder med tanke på dessa bör villkoras.

ARG kan inte se att denna gigantiska vattenhantering skall kunna skötas med tillfredsställande säkerhet med hänsyn till föreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde.

3.1.11 (skall vara 3.1.12?) Stockholm Vatten (aktbil. 282)

ARG konstaterar att Stockholm Vatten har en rad väsentliga krav och frågeställningar. ARG anser att det krävs en oberoende expertkommission för att säkerställa att projektet inte medför risker för regionens dricksvattenförsörjning. Skulle verksamheten innebära risk för Östra Mälarens vattenskyddsområde skall som bekant verksamheten inte tillåtas.

Hur skall frågan om den totala vattenhanteringen, reningssteg, kapacitetsfrågor mm avgöras om det inte sker inom ramen för arbetsplan och inte inom denna domstolsförhandling??

Frågeställningen är ju avgörande för 2 miljoner människors dricksvattenförsörjning!! All detaljplanering av detta måste göras innan arbetsplanen fastställs och innan dessa domstolsförhandlingar slutförs och rimligheten bedöms av från projektet oberoende expertis. Förslagsvis kan detta genomföras under ledning av Naturvårdsverket. Vid minsta tveksamhet bör hela projektet avfärdas.

Projektet beräknas leda till att fler väljer bilen som färdmedel i stället för kollektivtrafik. Skall denna i sig negativa inverkan dessutom tillåtas äventyra regionens dricksvattenförsörjning??

3.1.12.5

Trafikverket svarar inte på kravet:

Renat tunnelvatten får inte avledas till Östra Mälarens vattenskyddsområde eller till avloppsnät anslutet till reningsverk eller till en känslig recipient som Igelbäcken, utan ska i första hand avledas till Saltsjön.

ARG hänvisar till yrkande under punkt 3.1.9.10 ovan.

3.1.12.9

Bedömning av projektets totala miljöbelastning

Avgörande frågeställning som kräver ingående redovisning. ARG anser också att Länsstyrelsens och Stockholm Vattens uppfattning i frågan i dagsläget bör redovisas i detalj.

3.1.17 (skall vara 3.1.18?) SGU (aktbil. 257)

3.1.18.1

SGU:s påpekande bör ses som en varning, dvs att "endast i undantagsfall, främst i byggskedet, bör grundvattennivån hållas uppe genom infiltration."

Det måste ställas krav på Trafikverket att i förväg visa att grundvattennivåerna inte påverkas så mycket att infiltration kommer att krävas och att omsorgsfull planering av tätning, injektion genomförs. ARG har redan i tidigare skrivelse ifrågasatt Trafikverkets bedömning angående tunnlarna under Grimstaskogen.

ARG skrev januari 2012:

"Trafikverkets Tillståndsansökan Miljöbalken till Mark- och Miljödomstolen PM hydrogeologi sid 111-112 beskrivs berggrunden i Grimsta naturreservat som full av sprickbildning, okänd rörande risken för de saltvattenfickor från Littorinahavet som finns i detta Mälaramråde osv. Som bekant är det svårare att bedöma grundvattnets rörelser där det finns sprickzoner.

Trots ovanstående skriver Trafikverket under förslag på skyddsåtgärder:

"Inom Grimstaskogen bedöms inga skyddsåtgärder utöver kontroller behövas.

Förutom de generella kontrollerna som beskrivs i kommande avsnitt 11 är följande kontroll aktuell:

- Kontroll/kartering av vegetation inom sumpskogsområden utföras före och under/efter byggskedet."*

"Efter att en kontrollmätning utförts utvärderas mätvärdet mot upprättade larm/åtgärdsnivåer.

Tex: 1. En kontrollmätning görs i det eller de grundvattenrör där nivån underskridits samt i närliggande observationsrör. Vid behov görs upprepade mätningar. Syften med dessa är att tidigt fånga upp förändringar och möjliggöra lämpliga åtgärder"

Vi förstår inte hur Trafikverket redan i detta läge, utan att bergkvaliteter är kända mer i detalj kan bedöma att "inga skyddsåtgärder utöver kontroller behövas."

Sedan dess har Trafikverket på ny karta beskrivit fler sprickzoner.

Dessutom kan sägas att eftersom berggrunden under Lambarfjärden och Hässelby av Trafikverket beskrivs som svår finns all orsak att misstänka att detsamma gäller berggrunden under Grimstaskogen och därigenom stor risk för grundvattenpåverkan.

Huvudtunnlarna passerar under Lambarfjärden där berget förväntas vara moderat påverkat av en tolkad svaghetszon. Området vid Grimsta utgörs av ett större bergparti genomskuret av ett flertal jordtäckta svackor i nordvästlig-sydostlig riktning.

3.1.18.2

SGU efterlyser osäkerhetsanalyser.

Trafikverket svarar bland annat att man inte arbetar efter "worst case scenario". Vi finner detta oroväckande. Trafikverket bör åläggas att redovisa "worst case scenario" för varje delsträcka. Vad skulle konsekvenserna bli med dessa beträffande behov av skyddsinfiltration, injektion av berg, påverkan på vegetation och naturvärden och även ökade kostnader mm.

ARG har i januariskrivelsen oroat oss över de redan av Trafikverket angivna inläckagevolymerna och även refererat till en oroväckande KTH-rapport.

Vi citerar ur ARGs skrivelse:

"Av Trafikverkets ansökan enligt Miljöbalken om att bortleda grundvatten punkt 2.3 "Villkor avseende inläckage i berganläggningar (prövotidsföreskrifter)" framgår att Trafikverket räknar med att ta ut gigantiska volymer. Vi ifrågasätter om detta inte äventyrar vattenbalansen bland annat inom Grimsta naturreservat.

*Enligt tabell "Förslag till riktvärde för maximalt inläckage till permanenta anläggningar inom olika Delområden" föreslås exempelvis 225 l/min avseende Sträcka 20/800-22/800, (Mätdamm Lambarsund norra sida 20/900, Huvudtunnel, södra ramptunnlar Grimsta Hässelby södra.) *) Omräknat till 324 000 liter/dygn förefaller oss detta vara en orimlig mängd." <fortsätter efter rutan>*

<p>Nya fakta: I det faktablad som ARG beställt från SGU: "En grundvattenkarta som ger en generaliserad bild av grundvattenförhållandena i berggrunden" presenteras uttagsmöjligheterna för urberget i Grimstaskogen som maximalt 2000 liter/TIMME.</p>
--

<forts citat:> "ARG efterlyser en noggrannare beskrivning av hur dessa volymer skall föras bort, hur dessa volymer skall kunna återföras till markerna och vilka konsekvenser detta inläckage/förlust av vatten från området kan medföra. Vilka åtgärder krävs för att förhindra skador på vegetationen inom reservatet och omgivande marker mot Hässelby slott?"

Vi befarar dessutom att Trafikverket dragit felaktiga slutsatser om problemen med grundvattenbortförsel längs hela eller delar av leden.

Av en KTH-rapport maj 2010 "Analys över inläckage av grundvatten till Förbifart Stockholm för deltunnel under Lovö" av David Barkels och Alejandra Silva Parra, framgår att Trafikverket räknar med en omfattning av grundvattenpåverkan som är avsevärt mindre än den ur geologisk synpunkt möjliga.

En viktig kommentar i sammanfattningen av denna rapport är också:

"Påverkansområdet kommer variera över årstiderna beroende av nederbörden. Det kommer dock sträcka sig mellan ett par hundra meter och ett par kilometer beroende av graden av sprickighet i berggrunden."

ARG befarar en ny Hallandsåsproblematik!

3.2 Föreningar och organisationer

3.2.1 Föreningen Nej till Västerleden (aktbil. 270)

3.2.1.1

ARG instämmer. Den verksamhet som planeras i Sättra ödelägger rekreativsvärdet, i synnerhet under byggperioden, vilket är oacceptabelt.

3.2.1.2 och 3.2.1.4

Viktigt påpekande som bör beaktas. Uppenbarligen har Trafikverket inte situationen klarlagd. Vi befarar att detta kan vara situationen även i andra områden.

3.2.1.5

Den merkostnad Trafikverket talar om är endast omkring 1% av nuvarande byggkostnad för projektet. Att åberopa samhällsnytta är inte relevant. Den samhällsekonomiska kalkylen är kraftigt ifrågasatt. Dessutom gör nya förutsättningar bland annat med tanke på klimatmål och acceptabel personbilstrafikvolym i framtiden att projektet inte håller för en förnyad samhällsekonomisk prövning. En förnyad samhällsekonomisk prövning bör villkoras innan fastställande av arbetsplan.

3.2.5 ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

Vi förvånas över att Trafikverket till mark- och miljödomstolen framför sin synpunkt "att respektive förening bör inkomma med underlag som styrker föreningens talerätt i målet." Vi är visserligen inte särskilt förtrogna med det juridiska förfarings sättet men trodde att det var upp till domstolen att bedöma detta och vid behov kräva att detta styrks av respektive förening!?

Vi avvaktar därför med "styrkande av föreningens talerätt" tills Mark- och miljödomstolen tillskriver oss om detta.

Vi kan dock redan nu omtala att ARG genom ansvarig advokat, på uppdrag av Högsta förvaltningsdomstolen, tillfrågades om detta i samband med överklagande av regeringens tillåtlighetsprövning beträffande Förbifart Stockholm. ARG inlämnade motivering och accepterades därefter av Högsta förvaltningsdomstolen som talande i ärendet.

Beträffande Trafikverket vill vi här framhålla att Vägverket/Trafikverket, särskilt under projektledare Riggert Anderssons tid, trots en mångfald meningsskiljaktigheter, föreföll uppskatta den öppna dialog som fördes via speciella email och samrådsmöten mellan Trafikverket och ARG. Diskussionerna gällde under lång tid bland annat den bro över Lambarfjärden som nu avskrivits. Avförandet av denna bro berodde inte bara på de 12 200 lokala namnunderskrifter som ARG överlämnade utan även pga en rad andra skäl som Trafikverket angav i svar på regeringens frågeställning inför tillåtlighetsprövningen.

Vi uppfattar dock att ARGs legitimitet som företrädare för allmänhetens behov av ostörd rekreation i Grimsta naturreservat stärkts avsevärt genom denna namninsamling. ARG ser liksom tidigare avförandet av ett broalternativ över

Lambarfjärden som nödvändigt för bevarande av områdets kvaliteter, detsamma gäller bortvalet av så kallad tillfällig hamn på Grimstasidan. Som framgår av ARGs kommentarer angående arbetsplanen och angående Trafikverkets ansökningar om hamnverksamhet på norra Lovö och grundvattenbortledning ser föreningen fortfarande uppenbara skadeverkningar med Förbifart Stockholm som kan påverka Grimsta naturreservats natur- och rekreationsvärden, inte minst under Byggnadsperioden, men även vid färdig väg på grund av grundvattenpåverkan, friskluftsschakt, luftföroreningar mm.

Vi ser även projektet som en mycket stor risk för Mälarens vattenkvalitet, för Mälaren som dricksvattentäkt, fiske- och musselvatten och som badsjö. ARG ser också Förbifart Stockholm som ett stort hot mot regionens och Sveriges målsättningar avseende klimatpåverkan. Förbifart Stockholm skulle också minska förutsättningarna att uppnå ett klimatsmart samhälle, med god närliggande service, bevarade närliggande grön- och kulturområden och en förstklassig kollektivtrafik ledande till ett minskat bilberoende. Allt detta talar dessutom för att den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm behöver göras om.

3.2.5.1

ARGs uppfattning kvarstår beträffande de risker vi beskrivit i vår skrivelse från januari 2012 till Mark- och miljödomstolen. Vi är enligt remissvaren inte ensamma om den uppfattningen. ***Vi har ånyo uppmärksammat och oroas av de mycket stora grundvattenflöden som Trafikverket aviserar vid arbetstunneln på Norra Lovö och i området efter tunneln nått Grimstasidan.***

3.2.5.2

ARGs uppfattning kvarstår. Vi accepterar inte att Trafikverket hänvisar till kontrollprogram som skall upprättas.

Vi anser att oberoende expertis skall bedöma om det färdiga kontrollprogrammet säkerställer att Grimstaskogens naturvärden inte kommer att ta skada. Kan inte detta säkerställas bör projektet inte ges möjlighet att påbörjas.

Denna analys måste ske innan arbetsplanen fastställs och innan Mark- och miljödomstolens dom fallit. Samma förfaringssätt måste göras för övriga berörda naturreservat och kulturmiljöer som Lovö.

3.2.5.3

Trafikverket medger att ARGs uppfattning är korrekt och hänvisar till redovisning i samband med muntlig redogörelse. ARG förutsätter att denna redogörelse i skriftlig form skall utsändas till remissinstanser, såsom Naturvårdsverket och miljöförvaltningar i en ny remiss. Det krävs studier av detta på "hemmaplan" och direkta synpunkter kan inte krävas från åhörarna. Dessutom kan det inte krävas deltagande under en vardag.

Ånyo åberopar Trafikverket icke färdigt kontrollprogram som därigenom inte kan bedömas. Vi accepterar inte att Trafikverket hänvisar till kontrollprogram som skall upprättas.

Vi anser att oberoende expertis skall bedöma om det färdiga kontrollprogrammet säkerställer att Grimstaskogens naturvärden inte kommer att ta skada. Kan inte detta säkerställas bör projektet inte ges möjlighet att påbörjas.

Denna analys måste ske innan arbetsplanen fastställs och innan Mark- och miljödomstolens dom fallit. Samma förfaringssätt måste göras för övriga berörda naturreservat och kulturmiljöer som Lovö.

3.2.5.4

ARG har observerat nytt rör vid en av sumpskogarna. Vi befarrar att Trafikverket inte ännu beaktat den andra sumpskogen. Vi upprepar att båda sumpskogarna måste vara utredda och inventerade beträffande risker vid grundvattenpåverkan innan domstolsförhandlingarna är slutförda och arbetsplanen fastställd.

När det gäller sumpskogarna tycks Trafikverket fortfarande vara av den åsikten att det finns EN sumpskog som behöver skyddas i Grimsta Naturreservat. Det nya grundvattenrör som vi observerat på plats är placerat vid den mindre, sydligare belägna sumpskogen som med ett årstidsbundet vattenfall rinner direkt ut i Mälaren.. Vid den större, norra har vi inte observerat något nytt grundvattenrör utan endast det som placerades i östra änden i samband med att mätningar inför broalternativet påbörjades 2007. Givetvis bör även den större, norra sumpskogen/ våtmarken täckas upp med grundvattenrör placerat där tunnlarna korsar våtmarken..

Trafikverket föreslår en uppdämning av ovan nämnda årstidsbundna vattenfall för att sumpskogen skall bevaras intakt. Vi vill klargöra att en damm endast skulle påverka den mindre sumpskogen. Den stora sumpskogen som har sin avrinning mot Räcksta Träsk kommer inte att påverkas.

För övrigt anser ARG att en damm i södra sumpskogen är en mycket dålig idé. Dammen måste i så fall övervakas under årets gång. Denna sumpskog har också en passage som används flitigt av motionärer och som kommer att översvämmas under regnrika perioder.

Vi anser inte att berggrund är tillräckligt utredd för att avgöra om eller hur de olika våtmarkerna kommer att påverkas av tunnlarna. Vi vet att det finns teknik för att klargöra hur berggrund, jordmån och grundvatten samspelar i området.

3.2.5.5

Bra att Trafikverket ser över riskerna för negativ inverkan på avrinning från Grimstaskogen till Räcksta träsk. Vi förutsätter att Trafikverket kommer åläggas att redovisa resultatet av denna utredning inom ramen för dessa domstolsförhandlingar.

Vi passar här på att avge ny kommentar om dagvattentillförsel till Räcksta träsk. ARG tolkar Trafikverkets nedanstående text om kapacitetsbrist som allvarlig och som att det är osäkert om Trafikverket avser att ta ansvar för detta.

Trafikverket skriver: "Vägdagvattnet från cirkulationsplatsen i trafikplats Vinsta och vägen mellan dem avleds via diken och ledningar söderut till en dagvattenanläggning belägen strax nordost om den befintliga cirkulationsplatsen vid Bergslagsplan. Från magasinet i en ny ledning till befintlig dagvattenledning väster om Bergslagsvägen vidare till utloppsledningen mot Råcksta träsk och därifrån till recipienten östra Mälaren. Det är osäkert om ledningens kapacitet är tillräcklig längs Bergslagsvägen och en kapacitetsutredning avgör om den behöver kompletteras. Eventuella åtgärder ligger utanför det område som fastställs i arbetsplan hydrologi."

Trafikverket svarar inte på ARGs fråga om friskluftsschaktet. Även detta bör Trafikverket åläggas att göra inom ramen för dessa domstolsförhandlingar.

3.2.5.6

ARG anser inte att Trafikverket kan hänvisa till regeringens tillåtlighetsprövning. Denna gjordes innan underlaget för denna ansökan var tillgänglig, innan placering av hamnar mm var valda av Trafikverket. Det är uppenbart att i stort sett ingenting i denna ansökan är juridiskt prövat. **Domstolen har således kravet att i denna ansökan liksom i ansökningarna om hamnar beakta rådande lagar och föreskrifter, Miljöbalken, Östra Mälarens vattenskyddsområde mm. Naturligt vore om domstolen i synnerhet beaktade synpunkter från det verk som rimligen har den största sakkunskapen i Sverige beträffande klimat- och miljöfrågor, nämligen Naturvårdsverket.** Fram till dags dato har beklagligt nog Naturvårdsverkets kunskaper och slutsatser inte tagits till vara beträffande Förbifart Stockholm. I så fall skulle hela projektet vara avfört.

ARG finner det fullständigt rättsvidrigt och absurt om Trafikverket skulle ges möjlighet att utnyttja tillstånd även om mark- och miljödomstolens dom överklagas till överinstans. Givetvis måste i en rättsstat överinstans ges tid att ompröva dom. Varför finns annars denna möjlighet? Byggstart brådskar inte för detta mycket ifrågasatta projekt. Dessutom skall givetvis arbetsplanen vara fastställd och en eventuell överklagan av denna vara genomgången och beslut fattat. Om Förbifart Stockholm överklagas till EU-domstolen måste även domslut därifrån inväntas.

Trafikverket skriver: "Förutsatt att arbetsplanen vunnit laga kraft får tillstånden utnyttjas även om mark- och miljödomstolens dom överklagas till överinstans och prövningen där drar ut på tiden, om domstolen bifallit Trafikverkets yrkande om verkställighetsförordnande (yrkande 1.10)"

ARG anser följaktligen att ett sådant verkställighetsförordnande under inga omständigheter får ges.

SLUTORD

Förutom vad som framförts i denna skrivelse hänvisar ARG till skrivelse från januari 2012. Vi yrkar på att föreningen bör ha talesrätt i de fortsatta domstolsförhandlingarna och ber Mark- och miljödomstolen att kontakta oss och meddela om vi på något sätt bör styrka detta ytterligare.

Med vänliga hälsningar,

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

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