

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

Från
ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

INLEDNING

ARG har i denna skrivelse kommenterat flertalet punkter, 1.1 t.o.m 3.3.3.5. Eftersom många frågeställningar upprepas ett flertal gånger innehåller vår skrivelse också ett flertal 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) HAMN PÅ NORRA LOVÖ BÖR INTE TILLÅTAS

ARG anser att Mark- och miljödomstolen inte bara skall ange villkor utan även bedöma om hamnverksamheten med dess följdverksamheter 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.

Vi hänvisar även till föreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde 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 att var och en av ovanstående aspekter gör att byggnation av hamnen på Norra Lovö inte bör tillåtas.

B) 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.

C) HELHETSILD AVSEENDE MILJÖKONSEKVENSER

ARG håller med Naturvårdsverket om att ”en beskrivning av den samlade verksamhetens miljökonsekvenser” är väsentlig och saknas.

Denna måste inbegripa verksamheten i de tre hamnarna och samtliga fartygstransporter till och från dessa hamnar. Den bör också inbegripa de övriga hamnar som material, drivmedel, sprängmedel mm transporteras från, samt mottagningshamnar för stenkross och verksamheten i dessa.

Till hamnverksamheten bör även räknas transportband för stenkross, stenkrossning, transporter fram och tillbaka från arbetstunnel och arbetsområdet kring arbetstunneln.

En helhetsbild över den totala vattenhanteringen, spol-, lak- och dagvatten bör presenteras i volymer, reningssteg och slutliga recipienter.

D) 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. Vi anser att Mark- och miljödomstolen bör villkora att detta genomförs innan dessa förhandlingar slutförs och innan arbetsplanen lämnas för fastställelse.

E) BULLER

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 reducering (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***

F) PÅVERKAN PÅ NATUROMRÅDE NORRA LOVÖ

Beträffande hamn- och övrigt arbetsområde på Norra Lovö är det väsentligt att inte skövla mer än det absolut nödvändigaste, att återställa och att återplantera skog så snart området är rensat från asfalt, betong och arbetsmaterial.

G) LANDSKAPSBILD OCH SYNINTRYCK

Vi vill påpeka att från Lambarfjärden och från Grimsta naturreservat kan den nya placeringen av arbetstunneln, även den nya dragningen av transportband göra att synintryck och förändrad landskapsbild kan bli betydligt mer störande än vid tidigare placering. Särskilda, strängare hänsynstaganden måste nu ställas exempelvis på belysning inom hela detta arbetsområde.

H) 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.

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 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.

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 dricksvattentäckt

ARG finner detta oacceptabelt och anser att "Mälarpjektet" lämpligen bör avslutas 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.

I) KRAV PÅ NYTT SAMRÅD

ARG instämmer i Naturvårdsverkets synpunkter under 3.1.4.8. 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.

J) ARGs TALESRÄTT

Slutligen i denna inledning vill vi 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

1.1 Justering av och tillägg till yrkanden

Vi och många med oss finner det uppenbart att ingen dispens kan ges från någon av skyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde. Föreskrifterna är till för att skydda ca 2 miljoner människors vattenförsörjning. 1§§ är mycket tydlig och kan inte tolkas på annat sätt än att en så omfattande ”ny verksamhet och hantering som innebär risk för vattenförorening” som detta handlar om inte är möjlig att ge dispens för.

Detta borde ha varit uppenbart även för Trafikverket redan innan denna ansökan inlämnades.

Förbifart Stockholm kan dessutom inte ses som en nödvändighet.

Förbifart Stockholm har ”lyfts” fram på grund av politisk vilja och inte på grund av att den skulle vara nödvändig för regionen eller riket. Vägverket har i samband med förkastande av andra alternativ bland annat hänvisat till den politiska viljan. Det finns uppenbarligen andra alternativ som kan uppfylla behoven i regionen.

ARG och många med oss, miljörelsen med Naturskyddsföreningen och ett stort antal andra organisationer, ett betydande antal miljö- och trafikforskare finner det ytterst angeläget med tanke på nationella mål och en sund regional utveckling att Förbifart Stockholm inte byggs. Ansökningarna om tillfälliga hamnar och arbetsområden i och kring Mälaren strider dessutom mot skyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde och mot Miljöbalken.

ARGs resterande text under denna punkt är ämnad att ge lite bakgrund till varför kollektivtrafikutbyggnad borde ersätta Förbifart Stockholm:

Det tidigare av Vägverket förkastade Kombinationsalternativet ansågs av Naturvårdsverket och SIKA vara det alternativ som borde vara utgångspunkten för framtida förbättrade "Nord-sydliga förbindelser i Stockholmsregionen". Det uppfyller riksdagens transportpolitiska mål och kan bidra till uppfyllandet av klimatmålen. Vägverket nämnde inte ens dessa nationella mål i sin uppräknings av projektmålen, något som kraftigt kritiserats. Följaktligen uppfyller inte heller Förbifart Stockholm dessa.

Förutom den politiska viljan hade Trafikverket två huvudskäl för förkastande av Kombinationsalternativet. Trängselavgifter ingick i detta och avgiften i sig skulle enligt verket minska tillgängligheten i regionen. Nu är som bekant trängselavgifter införda och har också minskat trängseln på vägnätet. Trängseln är fortfarande vissa tider ett problem om än mindre än i de flesta storstäder, oavsett hur många kringleder dessa har.

Trängselavgifter har således i praktiken redan ökat tillgängligheten för de som verkligen behöver använda bilen och inte har något alternativ.

Stockholms relativt små trängselproblem beror sannolikt på att en relativt stor andel av stockholmarna avstår från att ta bil till arbetet. Denna andel skulle kunna öka i stället för att minska om en rejäl satsning på utrustning och utbyggnad av kollektivtrafiken genomfördes. Även sänkta biljettpriser har visat sig ha betydelse. Om trängselavgifterna kunde användas till kollektivtrafiken i stället för till Förbifart Stockholm finns stora möjligheter att minska dagens rusningstrafik. Vi har inte funnit några dagsfärska siffror men efter samtal med tjänstemän och andra sakkunniga är vår uppfattning att mer än 80% av biltrafiken i rusningstrafik inte är nödvändig för yrkesmässig utövning utan till största delen orsakad av persontransporter fram och tillbaka till arbetsplatser som på ett effektivt sätt skulle kunna nås med kollektivtrafik, i synnerhet om denna byggs ut och blir mer turtät och tillförlitlig. Den interregionala trafiken är i sammanhanget försumbar.

En minskning av biltrafiken med 20% vilket enligt Trafikverkets planeringsunderlag för infrastruktur krävs för att nå Sveriges klimatmål skulle innebära en dramatisk minskning av trängseln på hela vägnätet och även avlasta Essingeleden. Yrkestrafik och förbifartstrafik skulle komma fram på ett betydligt bättre sätt än idag och avsevärt bättre än med Förbifart Stockholm enligt prognoser för 2030.

Det handlar som sagt om politisk vilja!!

Det är vår övertygelse att om pengarna som nu skall gå till Förbifart Stockholm, 40-45 miljarder, ca 40 miljarder från trängselavgifter, i stället skulle användas till kollektivtrafiken på olika sätt skulle ovanstående biltrafikminskning kunna uppnås med minskad trängsel som följd. Ekonomiska styrmedel som trängselavgifter på Essingeleden under rusningstid skulle också ha avgörande betydelse.

SIKA, statens institut för kommunikationsanalys har påtalat att det enligt Vägverkets egen utredning var "Kombinationsalternativet", med små väginvesteringar, trängselskatt och större kollektivtrafikinvesteringar, som bäst bidrar till transportpolitiska mål som tillgänglighet, regional utveckling, miljö, jämställdhet och trafiksäkerhet. SIKA konstaterade att "Kombinationsalternativet" leder till en ökad

eller lika stor tillgänglighet till arbetsplatser både med bil och kollektivtrafik för betydligt fler kommuner i länet jämfört med Förbifart Stockholm och dessutom skulle ge mycket mindre klimat- och miljöpåverkan. Naturvårdsverket har efter Vägverkets negativa beslut förordat en utveckling av ett liknande alternativ.

I SVTs Uppdrag Granskning 22 augusti 2012, repris från 2008 och 2009, redovisades ovanstående. Många brister i utredningsarbetet och informationsarbetet avseende Förbifart Stockholm framkom i detta/dessa program.

1.2 Justeringar och tillägg till förslag till villkor

Vi uppfattar att detta innebär en skärpning, vilket vore positivt. Nu föreslår Trafikverket att all bullrande verksamhet som överskrider riktvärden skall genomföras mellan 07-19. Vi menar dock att formuleringen om "mer än en vecka" inte får missbrukas och inte får gälla de mest bullrande delarna som spontning och pålning så att denna mest bullrande verksamhet styckas upp på flera kortare perioder mindre än en vecka. Den mest bullrande fasen är ju lång, närmare ett år vid upprättande av hamnen och ett år vid rivning av densamma. Liksom tidigare anser vi att riktvärdena för rekreationsområden, naturreservat borde vara de som Naturvårdsverket anger för externt industribuller, se vidare 3.3.1.4.

2.1 Ändrat läge för arbetstunnelmykning och etableringsområde och

2.2 Kompletteringar till arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivningar

Trafikverket hänvisar till TRV2011-6211, Norra Lovö, bilagor 1-8, ritningar, 2012-05-10. Enligt nya bullerberäkningar skall förändring av arbetstunnelmykning på Norra Lovö inte medföra någon förändring av bullerstörningar för Grimsta. Trafikverket skriver dock att det nya arbetsområdet kommer att ge större ljusstörning än det gamla.

ARG befarar dock att förändringen kan ha betydelse för alla former av störningar, buller och synintryck, längs Lambarfjärden och i Grimsta naturreservat. Om det inte skulle visa sig i mått som maximala bullernivåer eller ekvivalenta bullernivåer så skulle det kunna visa sig i tidsmässigt mer utdragna, mer kontinuerliga bullerstörningar från arbetstunnelns mykning.

Utredning om detta bör villkoras före arbetsplanens fastställande.

Vi vill också ge följande kommentarer:

ARG gavs aldrig tillfälle att yttra sig över reviderad placering av arbetstunnel och transportband. Enligt Trafikverkets nya bullerutredning skall revideringen inte drabba Grimstaskogen. Detta förvånar oss eftersom arbetstunnelns mykning nu hamnar endast ca 300 meter från Lambarfjärden och vad vi förstår i ett av bergkammar och skogsparti närmast helt oskyddat läge. Även transportbandets rakare sträckning mot vattnet skulle kunna öka bullret över fjärden.

ARG önskar en noggrannare analys av konsekvenserna för Grimsta naturreservat, över vatten och i strandområden.

Om arbetstunnelns mynning är riktad mot Mälaren befarar vi att denna kan fungera som en trumpet och vidarebefordra buller från sprängningar, krossning, accelererande lastbilar i backen upp mot arbetstunneln och även ljud som kommer från arbetstunnelns innandöme. Detta måste utredas.

Kan mynningen få annan riktning, kan kvarvarande skog bilda en bullervall eller måste och kan sådan anläggas utan att skada skogen?

Alla bullerskyddande åtgärder vid källan måste prövas för att skydda naturområdet på Norra Lovö, Lambarfjärden och Grimsta naturreservat från störningar för djurliv och det rörliga friluftslivets skull!!

Vi anser att flytten av tunnelmynningen gör det än mer orimligt att i något läge krossa sten utanför mynningen även om det skulle göras i en "isolerad kammare". Detta skulle ge ökat buller till omgivningen enligt Trafikverket. Trafikverket skriver att bullret ändå inte skulle öka hos de närboende på Norra Lovö jämfört med tidigare placering av arbetstunneln. ARG ställer sig frågande till detta. Vi är hur som helst övertygade om att bullret som når Lambarfjärden ökar med nuvarande placering av arbetstunneln även om krossning inte medräknas. Skulle dessutom krossning utanför mynningen tillåtas, även om en "isolerad" kammare skulle användas, blir störningarna än värre, och ökar bullerskillnaden jämfört med tidigare placering. Även krossning innanför tunnelmynningen måste nu göras med större hänsyn till Lambarfjärden och Grimsta naturreservat än vid tidigare placering.

Effekterna av krossning av sten på bullernivåer mot Lambarfjärden måste utredas ytterligare och minsta möjliga bullerstörningar från stenkrossningen måste villkoras.

Vi förutsätter att Trafikverket nu definitivt frångått lagring av sten vid hamnområdet eftersom det kraftigt skulle öka buller och risker för kontamination av Mälarens vatten. Vi anser att all lagring av sten vid arbetstunnel och längs transportband bör undvikas. I kommentar till Mark- och miljödomstolen har vi skrivit att lastning av pråmar bör ske i ett slutet rum i form av en ljudisolerande "docka"/ponton, dvs dockning av fartygets lasthåll/skrov bör göras. Förutom dockning måste pråmbottnar och väggar förses med bullerdämpande dynor eller liknande.

Inga möjliga bullerskyddande åtgärder bör väljas bort pga kostnader. Det betalar sig i folkhälsa att använda dessa, bland annat med tanke på de rekreativvärden som äventyras.

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. Detta bör redovisas. Denna "fabrik" bör hur som helst förläggas inne i arbetstunneln och givetvis ljudisoleras i så stor utsträckning som möjligt.

3. Trafikverkets synpunkter och bemötanden med anledning av inkomna remissyttranden

Trafikverket skriver att "remissvaren inte på någon punkt varit enhetliga",

Vårt intryck är att de varit mycket samstämmiga på ett flertal punkter. Till exempel har de som enligt detta dokument kommenterat val av riktvärden för buller framhållit att Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller bör gälla. Många påtalar nedsatt rekreativvärde på grund av hamnverksamhet och fartygstrafik. Oron för Mälarens vatten pga olyckor vid transporter, hamnarbete, hantering av olika former av processvatten är högst betydande enligt remissvaren. Oron gäller Mälaren som dricksvattentäkt men även som fisk- och musselvatten. I flera svar påtalar också att en fullständig riskbedömning inte kan göras förrän mottagningshamnar för stenkross och de farleder som skall användas till dessa inte är kartlagda och verksamheten i dessa hamnar inte bedömd ur säkerhetssynpunkt.

Det finns dessutom enligt remissvaren ett antal betydande risker som är ofullständigt utredda.

3.1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län (aktbilaga 46)

3.1.1.1

Trafikverket anser att föroreningsrisken inte överskrider vad som kan anses vara obetydligt eller ringa med avseende på spridning eller tillförsel av förorenande ämnen i området.

ARG kan inte förstå hur Trafikverket kan påstå att föroreningsrisken är obetydlig eller ringa för ett projekt som innebär nybyggnation av tre hamnar, drift av dessa under 8-10 år, med införsel av mycket stora volymer av drivmedel, sprängmedel, betong mm och bortförsl av ofantliga mängder stenkross

Vi hänvisar till vattenskyddsföreskrifterna och påminner om följande text.

Vi citerar ur föreskrifterna:

"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."

ARG anser att detta gör byggnation av hamnen på norra Lovö omöjlig ur säkerhetssynpunkt. 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. Frågan om risk för Mälarens vatten kommer vi att kommentera vidare ur olika aspekter under olika punkter i denna skrivelse.

3.1.1.2 och 3.1.1.3

ARG har inte tillräcklig kompetens och insyn i dessa frågeställningar, exempelvis huruvida vissa instanser anser sig ha övertygats av Trafikverkets argumentering mm. Vi vill dock hävda att genomläsning av kommunikation av arbetsplan och av denna ansökan ger intrycket att dessa frågeställningar inte förefaller vara tillfredsställande lösta. Trafikverkets kommentarer i detta dokument antyder att Stockholm Vatten AB sedan januari ändrat uppfattning om tillförsel av förorenat vatten till reningsverken.

ARG undrar om så är fallet och var dokumentationen för detta finns att tillgå?

3.1.1.4

Trafikverket motsäger länsstyrelsens krav på kompensationsåtgärder på grund av att Norra Lovö ännu inte är naturreservat. Vi ifrågasätter detta eftersom Norra Lovö är ett viktigt kultur- och rekreationsområde. 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.

Trafikverket har föreslagit en kompensationsåtgärd i Grimstaskogen, som vi uppfattar det pga friskluftsschakt för ELDU, i form av en förbättring av strandpromenaden. Vi vet inte vad Trafikverket avser? 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, ex.vis, byggs som en liten röd stuga. ARG deltar gärna i utformningen.

Att förbättra strandpromenaden är 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.

Som kompensationsåtgärd ser vi däremot 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.

3.1.1.5

Positivt att bullernivå från transportbandet villkoras. Vi instämmer i Naturvårdsverkets uppfattning att såväl transportband som stenkrossning bör anses ingå i hamnverksamheten. Bullernivån bör understiga riktvärden för externt industribuller eftersom verksamheten bedrivs i ett naturområde och dessutom bör ses som en del av hamnverksamheten.

3.1.1.6

Vi anser att riskerna för Mälarens vatten inte kan preciseras utan att mottagarhamnarna och därigenom fartygens färdvägar är preciserade. Vi delar också länsstyrelsens uppfattning att riskerna vid hantering av farligt gods i anslutande hamnar bör redovisas i MKB. Vi antar att Länsstyrelsen till farligt gods även räknar sten- och schaktmassor pga dess innehåll av sprängmedelsrester, kväve och stendamm som innebär ett betydande hot mot Mälaren, fisk- och musselvatten och dricksvattenförsörjning för ca 2 miljoner människor. Kraven på färdvägar och hantering i möjliga hamnar borde preciseras.

3.1.1.7

Positivt med elanslutning till fartyg.

3.1.1.8

Ingen kommentar

3.1.1.9

Frågan om hur stora fartyg och hur många fartyg som rimligen kan trafikera Mälaren per år och med hur mycket gods är mycket väsentlig. ARG tar upp frågan om Mälarens känslighet under många punkter bland annat under 3.3.1.2.

3.1.1.10

ARG befarar att projektets fartygstrafik trots Trafikverkets försäkringar kan komma att medföra stranderosion, inte bara närmast hamnen på Norra Lovö. Vi instämmer med Länsstyrelsen i att de olika alternativa hamnkonstruktionernas påverkan bör redovisas och detta beträffande såväl stranderosion, buller som risker för utsläpp. Beträffande buller förefaller konstruktioner som inte kräver pålning vara att föredra men de kan givetvis ha andra nackdelar.

3.1.1.11

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 en 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 att ett sådant verkställighetsförordnande under inga omständigheter får ges.

3.1.1.12

ARG har inte kompetens att bedöma betydelsen av detta

3.1.1.13

Klokt förslag av länsstyrelsen. Dock håller vi med Trafikverket om att rivningsarbete som inte orsakar buller kan genomföras under andra tider. När rivningen är genomförd blir det en stor lättnad för besökare på båda sidor om Lambarfjärden. Friluftslivet kan då så smått återkomma till det normala.

3.1.1.14

ARG har liksom Länsstyrelsen framfört att riktvärden för externt industribuller bör gälla. Endast dessa gäller för naturområden. Dessa lägre riktvärden för buller är naturligtvis till för att skydda tysta områden i vilka den relativa tystnaden är gynnsam för djur- och fågelliv och ger livskvalitet och stort rekreativvärde för människor. Dessa lägre riktvärden måste ju rimligen vara satta för att verksamhet som ger högre buller inte skall förekomma i dessa områden.

I detta fall rör det sig inte heller om någon tillfällig verksamhet, det handlar om 8-10 år, en avsevärd tidsperiod i en människas liv, inte minst för barn och äldre.

Inte heller bör det vara något problem att det för externt industribuller saknas riktvärden för inomhusmiljö. Är bullret lågt utomhus blir det naturligtvis lågt även inomhus. Vi anser att samma riktvärden bör kunna användas och nås vid arbetstunnelns mynning och längs transportbandet.

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."

Första delen av denna mening tyder på att det är möjligt att nå låga bullervärden men att Trafikverket, av ekonomiska skäl?, bara har målsättningen att klara de villkor som ställs, inte att minimera bullret. Detta låter mycket cyniskt eftersom bullernivån kommer att ha en mycket stor betydelse avseende hur mycket rekreativvärdet i exempelvis Grimsta naturreservat kommer att försämrats under en lång tidsperiod, 8-10 år. Den rofyllda miljön, tystnaden är nödvändig för att människor skall uppleva en stor naturupplevelse. *Trafikverket förefaller behöva stränga villkor för att dom verkligen skall använda alla tillgängliga bullerdämpande metoder.*

Meningen: "Vid upphandling av entreprenörer kommer krav att ställas för att de mest effektiva bullerskyddsåtgärderna utifrån hur produktionen planeras att bedrivs av entreprenören." låter också otillfredsställande.

Trafikverket bör åläggas att upphandla den produktionsplanering som möjliggör den mest effektiva bullerdämpningen. Hur långt entreprenören är beredd och kan komma ner beträffande bullernivå bör vara utslagsgivande i upphandlingen med kravet att riktvärden för externt industribuller skall underskridas.

Naturvårdsverkets riktvärden är naturligtvis uppställda med tanke på att friluftsområdets kvalitet inte får riskeras.

Kan en viss verksamhet inte uppfylla dessa krav är avsikten givetvis att verksamheten inte skall tillåtas!!

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

3.1.2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun (aktbil. 23)

3.1.2.1

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun tar inte ens upp nödvändigheten av att värna om naturen, naturupplevelser och rekreativ- möjligheter längs Lambarfjärden och på dess båda sidor, Norra Lovö respektive Grimsta naturreservat under byggnadsperiodens 8-10 år och vikten av att området skadas så lite som möjligt. Möjligen kan man försvara att nämnden inte diskuterar Norra Lovö om de anser att detta område bör bevakas av Ekerö kommun. Vi anser dock att även Lovö är av största betydelse för Stockholms kommuns invånare. *Att nämnden inte kommenterar inverkan på värden inom Grimsta naturreservat som ju ligger inom Stockholms kommun är mycket märkligt.*

Detsamma gäller risker för Mälaren som dricksvattentäkt. Mälarens vattenkvalitet har ju avgörande betydelse för hälsa och levnadsvillkor för befolkningen inom Stockholms kommun och för framtida utveckling i regionen.

Tjänstemän inom Ekerö kommun har menat att de inte specifikt kan ägna sig åt värden inom Grimsta naturreservat utan att detta åligger Stockholms kommun. Risker finns nu att aspekter viktiga för Grimsta naturreservat inte kommer att beaktas och försvaras. Exempelvis kan därigenom rekreativvärden inom Grimsta naturreservat komma i kläm om åtgärder föreslås som är positiva ur Norra Lovös synvinkel men ökar problematiken på Grimstasidan. Flytten av arbetstunnel på Norra Lovö kan vara en sådan åtgärd som kräver bedömning även från Stockholms sida. Stockholms miljöförvaltnings och miljö- och hälsoskyddsnämnds agerande gör det än mer angeläget att ARGs synpunkter och farhågor tas till vara av Mark- och miljödomstolen. Vi har dock till vår glädje funnit att flera krav framförda av Ekerö kommuns miljönämnd även skulle vara gynnsamma för Grimsta naturreservat

3.1.3 Miljönämnden i Ekerö kommun (aktbilaga 44)

3.1.3.1

Miljönämnden i Ekerö kommun anser liksom ARG att riktvärden för externt industribuller bör användas, att buller vid källan skall begränsas och att avsteg från riktvärdena för buller ska tillämpas med mycket stor försiktighet.

Endast riktvärden för externt industribuller gäller för naturområden. Dessa lägre riktvärden för buller är naturligtvis till för att skydda tysta områden i vilka den relativa tystnaden är gynnsam för djur- och fågelliv och ger livskvalitet och stort

rekreationsvärde för människor. Dessa lägre riktvärden måste ju rimligen vara satta för att verksamhet som ger högre buller inte skall förekomma i dessa områden.

I detta fall rör det sig inte heller om någon tillfällig verksamhet, det handlar om 8-10 år, en avsevärd tidsperiod i en människas liv, inte minst för barn och äldre.

Inte heller bör det vara något problem att det för externt industribuller saknas riktvärden för inomhusmiljö. Är bullret lågt utomhus blir det naturligtvis lågt även inomhus. Vi anser att samma riktvärden bör kunna användas och nås vid arbetstunnelns mynning och längs transportbandet.

ARG ifrågasätter Trafikverkets åsikt att anpassningsåtgärder inte är möjliga eftersom verksamheten inte är permanent. I dagens mer turbulenta (flexibel med ett modernt ord) arbetsmarknad är en industri/gruv/hamnverksamhet som pågår 8-10 år, kanske bara 3-4 år inte ovanlig men lyder ändå under gällande industribullerbestämmelser. I detta fall måste hamnverksamheten klara riktvärden för externt industribuller. I annat fall är verksamheten orimlig på denna plats.

”Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar, NFS 2003:18, bör riktvärden för externt industribuller tillämpas även för hamnverksamhet.”

På samma sätt som det inte finns några riktvärden för inomhusmiljöer när det gäller industribuller finns det inte heller några riktvärden för ”rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor” när det gäller byggbuller.

Det är väldigt lite som är inomhus i naturen på norra Lovö runt hamnen men det försiggår, precis som i Grimsta naturreservat över vattnet, en väldigt stor mängd ”rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor”.

Trafikverket påstående att med riktvärden för externt industribuller måste den bullrande verksamheten tidsmässigt förlängas måste för det första bevisas av Trafikverket. Det gäller att få fram effektiva bullerdämpande åtgärder och låta effektiva metoder kosta. Det lönar sig för folkhälsan.

ARG har exempelvis föreslagit att fyllningen av stenkross/schaktmassor skall genomföras medelst en ljudisolerande dockning/ponton av fartygen. Vi tror att detta kan medföra en betydligt lägre bullernivå än genom den damask Trafikverket nu föreslår. Förutom dockning måste pråmbottnar och väggar förses med bullerdämpande dynor eller liknande. Inga möjliga bullerskyddande åtgärder bör väljas bort pga *kostnader*. Det betalar sig i folkhälsa att använda dessa, bland annat med tanke på de rekreationsvärden som äventyras,.

Skulle bullernivån och andra störningar minimeras kan den totala störningen bli mindre, även på längre sikt, även med en något längre byggperiod. Även en längre byggperiod bör givetvis undvikas, men vi ifrågasätter om en sådan är nödvändig om bästa möjliga teknik och planering används. Trafikverket talar även om en fördyring som med tanke på projektets totala kostnad förefaller överkomlig med tanke på Miljöbalkens krav beträffande Mälaren med öar och strandområden och värnandet av det rörliga friluftslivet inom detta område.

Gör en sådan liten fördyring att projektet Förbifart Stockholms ekonomi inte klaras, finansieringsmässigt eller samhällsekonomiskt bör givetvis hela projektet omprövas.

Oberoende miljö- och transportforskare har dessutom påtalat att projektet inte alls är angeläget utan att det tvärtom är skadligt med tanke på klimatmål och transportpolitiska mål, leder till en utveckling mot ett allt mer utglesat och bilberoende samhälle samtidigt som det hotar boende-, natur- och kulturmiljöer.

Kan inte Trafikverket uppfylla de krav som bör ställas på hamnverksamhet vid Norra Lovö beträffande buller, säkerhet för Mälarens vatten mm bör givetvis ny lokalisering sökas. Om dessa krav kan uppfyllas bör visas genom precisering av vilka nu etablerade metoder/tekniker som kan väljas för att åstadkomma en tillfredsställande och säker process.

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.

Beträffande Trafikverkets bekymmer för att olika riktvärden kommer att gälla för olika verksamheter vill vi framföra att den nya placeringen av arbetstunneln på Norra Lovö riskerar att påverka Lambarfjärden och dess strandområden i större utsträckning, inte minst beträffande buller, men kanske också avseende föroreningar av olika slag. Det är hur som helst inte orimligt att Trafikverket även för arbetstunneln och dess transportband ner till hamnen följer riktvärden för externt industribuller. Enligt trafikverkets bullerkartor förefaller beräknade bullernivåer vid arbetstunneln (utan bergskross eller hjullastare) att vara lägre än vid hamnen och följaktligen också kunna anpassas till dessa krav.

3.1.3.2

I detta sammanhang vill vi påpeka att även Stockholm Vatten AB som ju är ansvariga för regionens dricksvattenförsörjning, i kommentar till arbetsplanen, motsätter sig att under verksamheten använt vatten återförs till Mälaren. Stockholm Vatten AB motsätter sig också att detta vatten hanteras via Bromma reningsverk, något som Trafikverket planerat för genom ledning för processvatten från hamnen på Norra Lovö under Lambarfjärden till klipporna vid Blackeberg. Trafikverkets kommentarer i detta dokument antyder att Stockholm Vatten AB sedan januari ändrat uppfattning om tillförsel av förorenat vatten till reningsverken.

ARG undrar om så är fallet och var dokumentationen för detta finns att tillgå?

Även själva processvattenledningen under Lambarfjärden skulle givetvis innebära en stor risk för läckage och utsläpp. Även på andra sätt kan ofrivilliga utsläpp ske av förorenat vatten innehållande olika former av gifter, stendamm mm som kan orsaka skador på fisk- och vattenlevande organismer och indirekt hälsorisker för människor även via dricksvatten.

3.1.3.3

Såväl Trafikverket som Ekerö kommun konstaterar att vid utsläpp av petroleumprodukter "kan konsekvensen för Storstockholms dricksvattenproduktion bli mycket omfattande".

ARG anser att de miljökrav på fartyg och kontrollprogram som skall tas fram bör läggas fram innan arbetsplanen lämnas för fastställelse.

Frågan om Storstockholms dricksvattenförsörjning är så allvarlig att hela bedömningen av riskerna med miljökrav och kontrollprogram bör underställas en oberoende expertgrupp. Vi anser att Mark- och miljödomstolen bör villkora att detta genomförs innan arbetsplanen lämnas för fastställelse och därefter underställs domstolens bedömning.

Vi citerar ur föreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde:

"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."

3.1.3.4

Området på norra Lovö kommer allvarligt att skadas och ARG ifrågasätter om skogen, strandområden och friluftsentressen någonsin kommer att kunna återställas.

ARG anser att krossning ovan jord inte bör få tillåtas.

Omlastning och depåer av schakt- och stenmassor bör undvikas ovan jord.

Vi antar att damask vid lastning av fartyg ger minskad risk för spridning av stendamm men vi anser som tidigare att någon form av ljudisolerande dockning av fartygen bör ske för att minimera bullret. Förutom dockning måste pråmbottnar och väggar förses med bullerdämpande dynor eller liknande.

Liksom tidigare anser vi att alla åtgärds- och kontrollprogram skall presenteras innan arbetsplanen fastställs för att en helhetsbedömning av hamnverksamhetens och projektets totala miljöpåverkan skall kunna genomföras och projektets rimlighet prövas innan projektets byggfas inleds.

3.1.4 Naturvårdsverket (aktbilaga 45)

3.1.4.1

ARG håller med Naturvårdsverket om att "en beskrivning av den samlade verksamhetens miljökonsekvenser" är väsentlig och saknas.

Kanske borde den inte göras av Trafikverket utan av en från konsortiet Förbifart Stockholm oberoende expertgrupp tillsammans med Naturvårdsverket, som givetvis skall försörjas med den information de önskar från Trafikverket.

Givetvis blir inte tillståndsprövningen ändamålsenlig om inte materialet är fullödigt. Det rent juridiska handhavandet har ARG ingen kompetens att bedöma.

3.1.4.2

ARG har inte kompetens att kommentera detta.

3.1.4.3

ARG har hela tiden sett transporter till mottagningshamnar, verksamheten i dessa, och även transporter landvägen från dessa som följdverksamhet som måste utredas och prövas innan arbetsplanen kan lämnas för fastställelse.

Vi kan inte förstå hur Trafikverket kan hävda att detta inte ens är följdverksamhet. Det är ju i själva verket en del av verksamheten.

Om inte denna del prövas nu kan projektet i byggfasen hamna i en situation då ett lämpligt alternativ saknas och ett otillfredsställande och ur miljö- och säkerhetssynpunkt olämpligt alternativ måste väljas. Som Naturvårdsverket skriver kan val av mottagningshamn även påverka val av förläggning av utskeppningshamn.

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 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 av möjliga hamnar, tillstånd, arbetsmetoder, säkerhetsrutiner mm.

3.1.4.4

Stora fartygstransporter på farleden förbi Norra Lovö och Grimsta naturreservat är idag ovanliga. De som förekommer är i stort sett bara transporter till värmeverket i Hässelby. Projektet Förbifart Stockholm medför en dramatisk ökning vars like man aldrig sett och inom ett känsligt område av Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Det vore oansvarigt om frågan om mottagningshamnar för stenkross inte utreddes nu med klarlagda transportvägar till och från "tillfällig", 8-10 år, hamn. Exempelvis kan sägas att en förläggning av mottagningshamn till Lövsta skulle innebära ett ytterligare ökat tryck på rekreativvärden längs Mälaren och givetvis risker för Mälaren som dricksvattentäkt. Följdeffekten av transporter landvägen därifrån skulle innebära stora påfrestningar för de boende i Hässelby och Vällingby som dessutom kommer att få sin möjlighet till närrekreation begränsad genom hamnverksamheten.

Lambarfjärden är en del av Mälarlleden, farled 911. Just nu (2012) planeras "Mälärprojektet" 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 olämpligt och anser att "Mälarpjektet" lämpligen bör avslutas innan en eventuell byggnation av Förbifart Stockholm inleds.

3.1.4.5

Vi instämmer i Naturvårdsverkets krav. Vi finner det självklart att inte bara villkor utan även lämpligheten i lokalisering av hamnarna bör prövas. Som det är nu är det bara Trafikverkets förslag som gäller utan någon rättslig prövning.

3.1.4.6

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 uppfinns 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.

3.1.4.7

Ingen kommentar från ARG.

3.1.4.8

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

3.1.4.9

Att bara som Trafikverket besvara frågor med att kontrollprogram skall upprättas är inte detsamma som att redovisa hur exempelvis vattenverksamheten skall kontrolleras för att undvika oacceptabel miljöpåverkan. Att säga att kontrollprogram skall upprättas är ingen garant för att verksamheten överhuvudtaget är möjlig att genomföra med rimlig säkerhet.

3.1.4.10

ARG hänvisar här till kommentar under 3.4.1.6 beträffande val av metoder och teknik och till ARGs svar under 3.1.3.1 avseende buller.

3.1.4.11

ARG delar helt Naturvårdsverkets uppfattning om att bullerkraven bör gälla Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller. Detta för att minimera störningarna såväl i Grimsta naturreservat som på Norra Lovö och längs Lambarfjärden. Vi har utvecklat detta i vår skrivelse till Mark o Miljödomstolen i januari 2012, s 6-12, med avseende på Trafikverkets ansökan om hamnverksamhet.

”Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om tillståndsprövning av hamnar, NFS 2003:18, bör riktvärden för externt industribuller tillämpas även för hamnverksamhet.”

Denna hamnverksamhet är uppenbarligen en nyetablering som definitivt inte kan anses vara av tillfällig karaktär. Skulle en industriverksamhet som har en begränsad tid på plats, t.ex. en gruvindustri som ”bara” ska vara verksam i låt oss säga 4-5 år inte behöva följa industribullerbestämmelserna?

På samma sätt som det inte finns några riktvärden för inomhusmiljöer när det gäller industribuller finns det inte heller några riktvärden för ”rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor” när det gäller byggbuller.

Det är väldigt lite som är inomhus i Grimsta naturreservat, men det försiggår en väldigt stor mängd ”rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor”.

Endast riktvärden för externt industribuller gäller för naturområden. Dessa lägre riktvärden för buller är naturligtvis till för att skydda tysta områden i vilka den relativa tystnaden är gynnsam för djur- och fågelliv och ger livskvalitet och stort rekreativvärde för människor. Dessa lägre riktvärden måste ju rimligen vara satta för att verksamhet som ger högre buller inte skall förekomma i dessa områden.

I detta fall rör det sig inte heller om någon tillfällig verksamhet, det handlar om 8-10 år, en avsevärd tidsperiod i en människas liv, inte minst för barn och äldre.

Inte heller bör det vara något problem att det för externt industribuller saknas riktvärden för inomhusmiljö. Är bullret lågt utomhus blir det naturligtvis lågt även inomhus.

3.1.4.12

ARG ifrågasätter om Trafikverkets förslag om bortförsl av förorenat vatten kan samordnas med följande uppgifter i kommunikering av arbetsplanen.

I kommentar till kommunikering av arbetsplanen skrev ARG:

”Ekerö kommun anser i likhet med Stockholm Vatten AB att inget använt och förorenat vatten under byggskedet, inte ens efter rening, får tillföras Mälaren. Stockholm Vatten menar att detta inte får ske via exempelvis Bromma reningsverk vilket Trafikverket planerar för. Trafikverket vill lösa denna fråga i samband med bygghandlingar, förfrågningsunderlag och kontrollprogram.”

ARG undrar om dessa uppfattningar ändrats?

ARG skrev också följande:

”SMHI varnar för ökad översvämningsrisk i Mälaren under planerad byggperiod för Förbifart Stockholm. Vilka risker innebär det om de tillfälliga hamnarna med föroreningar och material sköljs över med mälervatten?”

Även områdets förmåga till naturlig filtrering genom mark ner till Lambarfjärden kommer att försämrats pga avverkning av ett större skogsområde som skall ge plats för väg, transportband och all övrig verksamhet i hamn, vid arbetstunnel och alla fasta installationer.

3.1.4.13

ARG kan konstatera att det är enorma mängder material, sprängmedel, drivmedel, lastbilar mm som skall transporteras till hamnen på Norra Lovö och enorma mängder schaktmassor och stenkross som skall fyllas och transporteras via pråmar och lastas av i mottagningshamnar.

Vi anser att riskerna att miljökvalitetsnormerna för vatten inte kommer att kunna följas är mycket stora. Vad händer om det halvvägs in i projektets genomförande visar sig att dessa normer inte kan klaras?

Naturvårdsverkets krav förefaller i ljuset av detta vara fullt rimlig. Vatten är framtidens bristvara. Kommunernas skyldighet att värna om rent dricksvatten för befolkningen genom att skydda dricksvattentäkter har nyligen poängterats.

3.1.5 Riksantikvarieämbetet (aktbilaga 18)

3.1.5.1 och 3.1.5.2

ARG har redan tidigare påpekat att vägnätet på Norra Lovö är mycket känsligt. Vi ser det som mycket svårt att använda detta eller förstärka det utan att den gamla karaktären förstörs eller rentav upphör. Vilka förstärkningsarbeten som är acceptabla bör villkoras. Vi anser även att storleken och tyngd på lastbilar och arbetsmaskiner bör villkoras för att minimera skador och minska behoven av förstärkningsarbeten.

3.1.6 Sjöfartsverket (aktbilaga 36)

Stora fartygstransporter på farleden förbi Norra Lovö och Grimsta naturreservat är idag ovanliga. De som förekommer är i stort sett bara transporter till värmeverket i Hässelby. Projektet Förbifart Stockholm medför en dramatisk ökning som aldrig har skådat sitt like och detta inom ett känslig del av Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Det vore oansvarigt om denna fartygstrafik inte utreddes med klarlagda transportvägar till och från "tillfällig", 8-10 år, hamn. Exempelvis kan sägas att en förläggning av mottagningshamn till Lövsta skulle innebära ett ytterligare ökat tryck på rekreativvärden längs Mälaren och givetvis ökade risker för Mälaren som dricksvattentäkt. Sjöfartsverket måste rimligen få en fullständig beskrivning av samtliga fartygsrörelser, hur fartygen skall vändas, utrymme för detta, användning av befintliga och eventuellt nya farleder till mottagningshamnar för stenkross och schaktmassor. Allt detta måste givetvis klargöras inom domstolens handläggning och inom arbetsplanen.

Skylltning, ljusmarkering måste givetvis planeras och kartläggas på ett tidigt stadium. Denna är givetvis viktig för att undvika olyckor. Sommartid är småbåtsfärder och paddling omfattande och kan påverkas av färjor och dessa jättelika pråmar. Samtidigt vill vi påpeka att ljusmarkeringar i såväl Lambarfjärden samt inom hela arbetsområdet på land på Norra Lovö, hamn, transportband och den nu närmare Lambarfjärden planerade arbetstunneln, kan innebära stora störningar för djur- och friluftsliv på båda sidor om Lambarfjärden. Inte minst gäller detta under gryning och skymning. Omfattningen, ljusstyrkor mm bör villkoras.

3.1.7 Statens maritima museer (aktbilaga 25)

3.1.7.1

Se ARGs kommentar under 3.1.5.1 och 3.1.5.2

3.1.8 Stockholm Vatten AB (aktbilaga 43)

3.1.8.1

Frågan är av avgörande betydelse för skyddet av området. ARG har inte tillräcklig kompetens och insyn för att avgöra om skyddsåtgärder mm är tillräckligt genomgånga i dagsläget.

ARG anser att det bör villkoras att från konsortiet Förbifart Stockholm oberoende expertis går igenom detta och konstaterar om dessa är tillfyllest före fastställandet av arbetsplan.

3.1.8.2

ARG konstaterar att även Stockholm Vatten AB efterlyser mer information angående farleder till mottagningshamnar. Trafikverket svarar generellt utan att ge specifikt svar på detta för Mälardvattnets skydd och övrig fartygstrafiks säkerhet så viktiga fråga. *Villkor bör ställas om utredning av fartygstrafikens storlek på olika farleder beroende av val av mottagningshamnar och riskerna med detta.*

3.1.8.3

ARG undrar vilka konsekvenser påverkan på dessa huvudvattenledningar skulle få. Vi kan inte se annat än att risk för påverkan på dessa är oacceptabel och att detta ytterligare gör att hamnen på Norra Lovö bör ifrågasättas.

3.1.8.4

ARG konstaterar att Trafikverket inte svarar på frågan utan bara kommenterar hamnplanen på Norra Lovö. På sida 45 i TRV2011-6211_norra_lovo_bilagor_1-8-ritningar_2012-05-10.pdf skriver Trafikverket om hamnplanen:

”Samtliga ytor i hamnområdet hårdgörs för att undvika infiltration i marken och för uppsamling av dagvatten. Hårdgjorda ytor medför att även damningen minskar. Vattnet leds via ledning till behandlingsanläggning vid tunnelmynningen. Efter rening pumpas detta vatten till avloppsnetet.”

Stockholm Vatten AB efterlyser i sin frågeställning en plan över helheten av hantering av vatten för hela projektet Förbifart Stockholm, volymer, ytor, föroreningar/risker, påverkan på miljö kvalitetsnormer, rening, utsläpp, recipienter. Denna fråga inbegriper även den processvattenledning som Trafikverket planerar under Lambarfjärden till Bromma reningsverk.

Stockholm vatten AB har i skrivelse angående arbetsplanen exempelvis angett att ”Renat spolvatten får inte avledas till Östra Mälarens vattenskyddsområde eller till avloppsnet anslutet till Henriksdals eller Bromma reningsverk eller till Igelbäcken.”

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.

ARG anser att det förefaller mycket oklart hur Trafikverket planerar för hela denna vattenhantering. Det bör villkoras att inget förorenat 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.

3.1.8.5

Stockholm Vatten AB efterlyser skyddsåtgärder för att skydda Mälarens vatten. Trafikverket hänvisar ånyo till kommande framtagande av kontrollprogram.

Krav bör ställas på att Trafikverket före fastställande av arbetsplan kan visa att skyddsåtgärder och krav på entreprenörer är tillfyllest för att säkra Mälarens vatten med tanke på fisk- och andra vattenlevande organismer och för Mälaren som dricksvattentäkt.

I detta sammanhang vill vi passa på att påpeka att Lambarfjärden är ett för Mälaren ovanligt yngelrikt område varför placeringen av hamn på Norra Lovö är extra känslig. 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.

Beträffande fartyg befarar ARG att risk finns att entreprenörer av kostnadsskäl använder gamla, slitna fartyg som inte är anpassade för ändamålet. Att dubbla botten saknas kan vara ett exempel. Trafikverket skriver att "fartygstyper som här är aktuella har oftast ett slutet lastrum och tankanläggningen i dubbla fack."

ARG reagerar på ordet "oftast" vilket förefaller som ett osäkerhetsmoment som bör åtgärdas genom villkorsgivning. ARG har även tidigare framfört att det är av yttersta vikt att yrkesmän på fartyg och i hamnarbetet har kunskap om de speciella omständigheter och krav som gäller för Mälaren som dricksvattentäkt mm.

3.1.8.6

ARG kan inte bedöma detta. ARG har dock observerat att även privata intag av vatten längs Mälärstränden hotas enligt fastighetsägare.

3.1.8.7

Se ARGs kommentar under 3.1.8.4

3.1.9 Transportstyrelsen (aktbilaga 25)

3.1.9.1 och 3.1.9.2

ARG stödjer till fullo Transportstyrelsens begäran om översyn.

Se även ARGs kommentar under 3.1.6 .Riskanalysen bör ta upp alla dessa aspekter och rimligheten med hamn på Norra Lovö vilket ARG anser bör ifrågasättas.

3.1.9.3

Viktigt inte minst med tanke på huvudvattenledningar, se 3.1.8.3. Viktigt att denna mätning genomgås innan arbetsplan fastställts så att hamnens rimlighet kan prövas även avseende detta.

3.1.9.4

ARG befarar att upphandlingsförfarandet kan leda till att skeppare och manskap saknar relevant utbildning för säkerhetsfrågor som berör Mälaren och dessutom saknar kunskap och erfarenhet från dessa vatten och dess farleder. Villkor om lots förefaller nödvändigt.

3.1.9.5

Frågan om isbrytning är känslig med tanke på den stora mängd människor som brukar vistas på isarna, promenerande, åkande skidor och skridskor. En speciell isbana brukar iordningställas nära nuvarande placering av rädda. Vikingarännen brukar gå förbi avsedd plats för hamnen på Norra Lovö. *ARG anser att det bör utredas innan arbetsplanen fastställs vilka fritidsaktiviteter som är möjliga att utföra med tillräcklig säkerhetsmarginal under de år hamnen är i drift.*

Är nödvändiga begränsningar rimliga med tanke på Miljöbalkens skrivelser angående det rörliga friluftslivet och ur ett hälsoperspektiv? Detta bör bedömas!

3.1.9.9

Bör villkoras att denna upprättas och godkänns innan arbetsplanen fastställs.

3.1.9.10

ARG ser som tidigare framfört denna avloppsledning som en stor risk för Mälarens vatten. Trafikverket bör åläggas att redovisa vad som händer vid ett brott på denna.

Hur mycket förorenat vatten kan hinna rinna ut i Mälaren innan skadan upptäcks och innan ledningen slutar läcka ut vatten? På vilket sätt och hur snabbt upptäcks skada på ledningen? Vilka kontrollsystem finns det för detta?

3.2 Sakägare, fastighetsägare, rättighetshavare

ARG förutsätter att hänsyn tas till fastighetsägares farhågor.

3.2.9 Hogsta 4:12, Maud Liljegren (aktilaga 22, 39)

3.2.9.4

Fastighetsägaren befarar att fågellivet kommer att påverkas. Trafikverket svarar i "vanlig ordning" att kontrollprogram skall tas fram. *Trafikverket bör redan nu åläggas att genom expertis ta fram bedömningar av i vilken utsträckning fågellivet kommer att påverkas av 8-10 års hamnverksamhet och fartygstrafik på Lambarfjärden, på kort och lång sikt och om påverkan är rimlig.*

3.2.9.7

ARG instämmer i fastighetsägarens farhågor avseende det rörliga friluftslivet. Vi befarar att detta kommer mer eller mindre upphöra under byggnadsperioden och att intresset för att besöka Norra Lovö kommer att minska dramatiskt även efter att hamnen avvecklats. Detta pga av bestående skador i naturen, den långa tid det kommer att ta för naturen att läka såren, om det över huvud taget är möjligt, kvarvarande anläggning, ventilationstorn och friskluftsintag.

Vi anser som tidigare att hela denna arbetstunnel och hamnverksamhet är oacceptabel i ett så känsligt natur- och rekreationsområde. Detta bör ånyo prövas.

Vi åberopar Miljöbalkens skrivningar om Mälaren med öar och strandområden och skrivningarna om att det rörliga friluftslivet skall värnas i detta område.

Trafikverket bör villkoras att återplantera skogen, med nu befintliga trädslag. Luftutbytesstationen bör villkoras med extra långtgående bullernivåkrav som sträcker sig till mål som är satta för naturreservat. Dessutom bör luftkvaliteten i Lambarfjärdsområdet beaktas genom att möjligheterna till filtrering eller annan rening av den utströmmande luften studeras vidare. ARG befarar att olika former av luftföroreningar, partiklar från mer än 100 000 motorfordon per dygn även kan påverka Mälarevattnet negativt. Området på Norra Lovö är ju dessutom avsett att bli naturreservat. Friskluftsintaget bör bli helt ljudlöst.

3.2.12 Sidentapeten 1 m.fl., Brf Mirabellen (aktilaga 19)

3.2.12.1 och 3.2.12.2

ARG anser att bullret från arbetstunnel, transportband, hamnverksamhet, fyllning av pråmar, fartygsrörelser kommer att spridas på längre avstånd och med högre bullernivåer än vad som framkommer av Trafikverkets bullerkartor även om dessa är tillräckligt alarmerande. Fastighetsägare på Lambarudd har också framfört farhågor. ARG anser i likhet med Brf Mirabellen att bullret måste begränsas vid källan.

ARG anser som tidigare framfört av Naturvårdsverket, Länsstyrelsen, Ekerö kommun och oss själva att riktvärden för externt industribuller måste villkoras för hamnen på Norra Lovö.

3.2.12.3

Vi anser att Trafikverket generellt satt gränser för avstånd mellan tunnlar till eventuella sakägare för snävt. Det är inte bara avstånd som spelar roll utan även berggrund och andra markförhållanden, sprickzoner, grundvattenmagasin mm.

3.2.13 Statens fastighetsverk (aktbilaga 35)

3.2.13.5

ARG kan bara konstatera att områden som av Statens Fastighetsverk undantagits från kommersiellt skogsbruk av naturvårdsskål nu kommer att avverkas av Trafikverket. Det är oerhört väsentligt att varje träd som kan sparas verkligen sparas. Det är allmänt känt att entreprenörer ofta av bekvämlighetsskäl och okunskap hos personalen genomför avverkningar som gör större skada, ex.vis genom vältning av stenblock, och blir mer omfattande än vad som är nödvändigt och överenskommet.

Det bör villkoras att markering görs av enskilda träd i naturen som skall avverkas och att inga ytterligare träd får avverkas utan tillstånd från tillsynsmyndighet.

Entreprenören bör åläggas skyldighet att låta kontroll av markeringar genomföras av tillståndsmyndighet innan avverkning inleds. Skulle projektet på något sätt överklagas får givetvis ingen avverkning genomföras förrän målet är avslutat.

3.2.13.6

ARG stödjer Statens fastighetsverks framställan angående skyddsbehovet för det planerade hamnområdet. Vi anser att Trafikverkets svar inte ger några garantier för framtiden varken beträffande scoutstugor, tallar eller befintlig mark.

Det bör villkoras att Trafikverket ger Statens fastighetsverk en detaljerad plan för hur stugor, tallar och mark kan skyddas och som fastighetsverket och tillsynsmyndigheter kan godkänna.

Som tidigare framfört är en så minimal påverkan som möjligt på strandområdet, inte minst beträffande avverkning av träd, av största vikt för att landskapsbilden sett från Lambarfjärden och Grimsta naturreservat inte skall förstöras allt för mycket.

3.3 Ideella föreningar

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 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.

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.

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.

3.3.1 Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG (aktbilaga 40)

3.3.1.1

ARG uppskattar de åtgärder som Trafikverket föreslår, men de flesta av dem är inte nya för oss och förändrar inte vår inställning och våra farhågor. Antikvarisk och ekologisk medverkan låter värdefullt. Damask vid fyllning av prämar bör kunna minska dammspridning.

En av de stora störningarna är dock buller som kan förstöra värdet av en utflykt till Lambarfjärdens strandområden och för båtlivet på fjärden. Med sina långa

gräsmattor som sluttar ner mot vattnet kommer de populära Maltesholms- och Kanaanbaden att vara särskilt bullerutsatta. Strandpromenaden hotas av både buller och eko av buller eftersom den vindlar sig fram med fjärden på ena sidan och höga branter på den andra. Från klipphöjderna med hållmarkstallskog hörs alltid ljuden från Lambarfjärden mycket väl. *ARG anser att det kommer att bullra i de mest frekventerade delarna av naturreservatet.*

På Grimstasidan är det området närmast Lambarfjärden som är mest välbesökt för rekreation. Rofullheten och tystnaden är avgörande för rekreativsvärdet.

Det handlar inte om en tillfällig störning.

I ett sammanhang i denna kommunikation skriver Trafikverket själva att en definition för tillfällig är längre än en vecka. Här handlar det om 8-10 år och konsekvenserna bör bedömas utifrån det perspektivet. För många är Grimsta naturreservat det enda naturområde de har daglig tillgång till och det område som ger dem en behaglig semestervistelse och rekreation och friluftsliv året runt.

ARG har i tidigare skrivelser framfört att Grimstaskogen och Lambarfjärden för många människor 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 den plats där dom tillbringar sina semesterdagar.

ARG hävdar att störningarna i naturreservatet blir så svåra att hamnen är orimlig och att den bryter mot Miljöbalkens formuleringar om Mälaren med öar och strandområden och om hänsyn till det rörliga friluftslivet inom detta område.

Om hamnen skulle byggas är det en nödvändighet att riktvärden för externt industribuller underskrids. Även påverkan på landskapsbilden pga avverkning av skog, markberedning och hamn plus ljusskyltning kommer att avsevärt försämra naturupplevelsen på Grimstasidan. Även detta ser vi som oacceptabelt. Alla upptänkliga hänsyn måste tas och villkoras.

Ett förslag som ARG lämnat är att pråmarna skall angöras genom dockning/ponton, dvs en ljudisolerande docka skall täcka lastningshål på pråmen och slutet av transportbandet. Givetvis måste detta kombineras med bullerdämpande beläggning på lastrummens väggar och golv/durk.

Vi befarar också att den flyttade arbetstunnelmyningen kommer att medföra ökat buller. Med den nya placeringen är krossning utanför arbetstunneln än mer oacceptabel. Krossning får inte medföra att bullret som når Lambarfjärden ökas. *Det bör villkoras att det buller som når Lambarfjärden från den "nya" myningen och transportbandet inte får bli högre än från den gamla placeringen. Vi anser att den sammanlagda störningen från hela arbetsområdet med arbetstunnel, transportband och hamn med av och pålastning inte får bli större än riktvärden för externt industribuller.*

Att inget upplag för sten och schaktmassor vid hamnen nu planeras framgår på annan plats och detta välkomnar vi.

3.3.1.2

Mälarens vattenkvalitet. ARG har i sin skrivelse från januari 2012 angivit många aspekter förknippade med byggnation och drift av Förbifart Stockholm som innebär risker för Mälarens vattenkvalitet. Trafikverket kommenterar några av dessa. Det enda föreningen uppfattar som nytt är den damask Trafikverket nu avser att använda vid fyllning av pråmar. I övrigt ser vi inget som mildrar vår oro för Mälaren som dricksvattentäkt för 2 miljoner människor, inget som motiverar att föreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde inte skall följas till punkt och pricka, inget som minskar farhågorna för fiske och musselvatten och för Mälaren som badsjö.

Trafikverket hänvisar som vanligt till kontrollprogram som skall upprättas. Vad händer om det vid kontroller visar sig att det inte går att upprätthålla vattenkvalitetsnormerna? Skall byggnationen då avbrytas?

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.

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

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. Mälarevattnet 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 ytterligare genomgång av förutsättningarna för detta projekt, bland annat transporter och vattenhantering bör genomföras innan domstolsförhandlingar är slutförda och innan arbetsplanen fastställs.

Vi hävdar liksom tidigare att det bortom alla tvivel måste vara klarlagt att Mälarevattnet inte utsätts för risk och att vi inte kan se att detta kan bli möjligt.

Vi hänvisar ånyo till vattenskyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde 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 skydds-föreskrifter. Befintliga verksamheter eller hantering ska bedrivas så att risken för vattenförorening minimeras.”

ARG anser att detta gör byggandet av hamnen på norra Lovö omöjlig ur säkerhetssynpunkt.

3.3.1.3

ARGs ståndpunkt kvarstår.

3.3.1.4

I stort sett samma svar som under 3.1.3.1

Kommentar till Trafikverkets svar: Svaret förändrar ingenting i ARGs ståndpunkt.

ARG ifrågasätter Trafikverkets uttalande att anpassningsåtgärder inte är möjliga eftersom verksamheten inte är permanent. I dagens mer turbulenta (flexibel med ett modernt ord) arbetsmarknad är en industri/gruv/hamnverksamhet som pågår 8-10 år, kanske bara 3-4 år, inte ovanlig och måste då inrymmas i gällande bestämmelser, i detta fall måste hamnverksamheten klara riktvärden för externt industribuller. I annat fall är verksamheten orimlig på denna plats.

Trafikverkets påstående om att den bullrande verksamheten då tidsmässigt måste förlängas måste för det första bevisas av Trafikverket.

ARG har exempelvis föreslagit att fyllningen av stenkross/schaktmassor skall genomföras medelst en ljudisolerande dockning av fartygen. Vi tror att detta kan medföra en betydligt lägre bullernivå än genom den damask Trafikverket nu föreslår. Givetvis måste detta kombineras med bullerdämpande beläggning på lastrummens väggar och golv/durk.

Skulle bullernivån och andra störningar minimeras kan den totala störningen bli mindre, även på längre sikt, även med en något längre byggperiod. Även en längre byggperiod bör givetvis undvikas, men vi ifrågasätter om en sådan är nödvändig om bästa möjliga teknik och planering används.

Trafikverket talar även om en fördyring som med tanke på projektets totala kostnad förefaller överkomlig. Detta inte minst med tanke på Miljöbalkens krav beträffande Mälaren med öar och strandområden och värnandet av det rörliga friluftslivet inom detta område.

Gör en sådan fördyring att projektets ekonomi inte klaras, finansieringsmässigt eller samhällsekonomiskt bör givetvis hela projektet omprövas.

Oberoende miljö- och transportforskare har dessutom påtalat att projektet inte alls är angeläget utan att det tvärtom är skadligt med tanke på klimatmål och transportpolitiska mål, leder till en utveckling mot ett allt mer utglesat och bilberoende samhälle samtidigt som det hotar boende-, natur- och kulturmiljöer.

Kan inte Trafikverket uppfylla de krav som bör ställas på hamnverksamhet vid Norra Lovö beträffande buller, säkerhet för Mälarens vatten mm bör givetvis ny lokalisering sökas. Om dessa krav kan uppfyllas bör visas genom precisering av vilka nu etablerade metoder/tekniker som kan väljas för att åstadkomma detta.

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.

Beträffande Trafikverkets bekymmer för att olika riktvärden kommer att gälla för olika verksamheter vill vi framföra att den nya placeringen av arbetstunneln riskerar att påverka Lambarfjärden och dess strandområden i större utsträckning, inte minst beträffande buller, men kanske också avseende föroreningar av olika slag. Det är hur som helst inte orimligt att Trafikverket även för arbetstunneln och dess transportband ner till hamnen följer riktvärden för externt industribuller. Enligt trafikverkets bullerkartor förefaller beräknade bullernivåer vid arbetstunneln vara lägre än vid hamnen och följaktligen också kunna anpassas till dessa krav.

3.3.1.5

Se ARGs tidigare svar till Mark- och miljödomstolen och svar under 3.3.1.4.

3.3.1.6

Se ARGs tidigare svar till Mark- och miljödomstolen och svar under 3.3.1.4.

I skrivelsen från januari, i kapitlet om buller från hamnverksamhet motiverar vi vår ståndpunkt angående tidsläggning av bullrande verksamhet och dessa synpunkter kvarstår.

3.3.1.7

ARGs farhågor kvarstår om underskattning av bullernivåer och bullerproblematik.

I skrivelsen från januari 2012 skrev vi bland annat: "Oavsett använda modeller i Trafikverkets Bullerutredning avseende dämpning över vatten är erfarenheten att alla ljud transporteras närmast "oförändrade" över Lambarfjärden. Till exempel hördes ljud vid provborrningen av berggrunden under Lambarfjärden från 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!"

Vi kan här berätta att tjänstemän på Trafikverket vid möte med ARG hävdade att det här nämnda borrhningsljudet omöjligt kunde höras över vattnet till Grimstaskogen, trots att det gjorde det.

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 reducering (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*

I övrigt se ARGs tidigare svar till Mark- och miljödomstolen och svar under 3.3.1.4.

3.3.1.8

Vi befarar nu att den flyttade arbetstunnelmynningen kan medföra ökat buller. Med den nya placeringen är krossning utanför arbetstunneln än mer oacceptabel. Krossning får inte medföra att bullret som når Lambarfjärden ökas. Det bör villkoras att det buller som når Lambarfjärden från den "nya" mynningen och transportbandet inte får bli högre än från den gamla placeringen.

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

ARG gavs aldrig tillfälle att yttra sig över reviderad placering av arbetstunnel och transportband. Enligt Trafikverkets nya bullerutredning skall revideringen inte drabba Grimstaskogen. Detta förvånar oss eftersom arbetstunnelns mynning nu hamnar endast ca 300 meter från Lambarfjärden och vad vi förstår i ett av bergkammars och skogsparti gentemot stranden närmast helt oskyddat läge. Även transportbandets rakare sträckning mot vattnet skulle kunna öka bullret över fjärden. ARG önskar en noggrannare analys av konsekvenserna för Grimsta naturreservat, över vatten och inte minst i strandområden.

Om arbetstunnelns mynning är riktad mot Mälaren befarar vi att denna kan fungera som en trumpet och vidarebefordra buller från sprängningar, krossning och accelererande lastbilar vid och i arbetstunneln och i backen upp mot denna. *Detta måste utredas.*

Kan mynningen få annan riktning?

Behövs bullerskydd anläggas?

Kan kvarvarande skog i så fall bilda bullerskydd, eller kan bullerskydd/skärm anläggas utan att skada skogen?

Vi anser att denna revidering gör det än mer orimligt att i något läge krossa sten utanför mynningen även om det skulle göras i en isolerad "kammare". Denna skulle ge ökat buller till omgivningen enligt Trafikverket. Trafikverket skriver att det ändå inte skulle öka bullret hos de närboende på Norra Lovö jämfört med tidigare placering av arbetstunneln. Men bullret som når Lambarfjärden från krossning utanför mynningen skulle bli högre än vid tidigare placering. Även krossning innanför tunnelmynningen måste göras med hänsyn taget till detta nya läge.

Vi förutsätter att Trafikverket nu definitivt frångått lagring av sten vid hamnområdet eftersom det kraftigt skulle öka buller och risker för kontamination av Mälarens vatten. Vi anser att all lagring av sten vid arbetstunnel och längs transportband bör undvikas. I kommentar till Mark- och miljödomstolen har vi skrivit att lastning av pråmar bör ske i ett slutet rum i form av en ljudisolerande "docka", dvs dockning av fartygets lasthål bör göras. Givetvis måste detta kombineras med bullerdämpande beläggning på lastrummens väggar och golv/durk. Inga möjliga bullerskyddande åtgärder bör väljas bort pga kostnader. Det betalar sig i folkhälsa att använda dessa.

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. Detta bör redovisas. Denna "fabrik" bör hur som helst förläggas inne i arbetstunneln och givetvis ljudisolerats i så stor utsträckning som möjligt.

Alla bullerskyddande åtgärder vid källan måste prövas för att skydda naturområdet på Norra Lovö, Lambarfjärden och Grimsta naturreservat från störningar för djurliv och det rörliga friluftslivets skull!!

3.3.1.9

Se ARGs tidigare svar till Mark- och miljödomstolen och svar under 3.3.1.4.

I skrivelsen från januari, i kapitlet om buller från hamnverksamhet, motiverar vi vår ståndpunkt angående tidsläggning av bullrande verksamhet och dessa synpunkter kvarstår.

3.3.1.10

ARGs synpunkter från skrivelsen i januari 2012 kvarstår. Vi anser nu också att Trafikverket inom domstolsförhandlingarna bör redovisa möjligheterna att undvika pålning och andra mycket bullrande moment i samband med byggnation och rivning av hamnen.

3.3.1.11

ARG välkomnar denna förändring som vi anser vara nödvändig ur många olika aspekter, damningsrisker, buller och förstörelse av naturmark nära Lambarfjärden.

3.3.1.12

Trafikverket har på ett oacceptabelt sätt redovisat vår framställan från januari så att själva frågeställningen om buller inte framgår. Trafikverket har därigenom inte heller besvarat vår frågeställning.

Vi finner att Trafikverket genom detta vilseleder domstolen eftersom intrycket blir att denna frågeställning är utredd och löst, vilket inte är fallet.

Om detta sätt att välja ut och snedvrída frågeställningar förekommer i fler fall bör domstolen ifrågasätta Trafikverkets arbets sätt. Det är omöjligt för ARG att avgöra om detta är allmänt förekommande i denna "kommunicering".

I Trafikverkets kommunikering av arbetsplan förekom märkliga urval och ofta saknades svar även på de frågor som Trafikverket valt ut.

Detta gör att hela "samrådet" kan ifrågasättas och att krav på att denna skall göras om bör aktualiseras.

I skrivelsen från januari skriver ARG i kapitlet om buller:

"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."

Eftersom denna text står i avsnittet om buller måste det vara uppenbart, även för Trafikverket, att frågeställningen gäller metoder att minska buller och inte dammspridning.

Trafikverket bör åläggas att utreda om någon form av dockning/ponton skulle minska bullret, såsom vi i ARG uppenbarligen avsett med vår framställan.

Detta är en synnerligen väsentlig frågeställning eftersom fyllning av pråmar är en av de mest bullrande momenten. Om dockning/ponton är effektivt för att minska bullret, vilket vi är övertygade om, bör Trafikverket åläggas att använda den effektivaste metoden. Givetvis måste detta kombineras med bullerdämpande beläggning på lastrummens väggar och golv/durk.

Trafikverket har i ett tidigare skede upplyst ARG (antagligen ett fokusgruppsmöte) om att lastning bullrar även med damask. När sprängsten träffar lastpråmens tomma skrov är bullret som högst oavsett om detta sker med eller utan damask.

3.3.1.13

Trafikverket anser sig ha genomfört utredningen med den tekniska expertis som finns tillgänglig. Enligt ARGs uppfattning finns dock ingen redogörelse för ARGs frågeställning.

ARG upprepar att detta bör utredas och redovisas. Det förefaller enligt vår mening som att konsekvenser för Grimsta naturreservat och rekreativsmöjligheten inom reservatet över huvudtaget inte är utredda avseende störningar från hamnen på Norra Lovö. Vi anser således att utredning om lämpliga arbetstider för att minimera störningar bör villkoras.

Vi upprepar här också vår begäran från januariskrivelsen som också den bör villkoras och genomföras innan domstolsförhandlingarna slutförs och arbetsplanen fastställs:

”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.”

Om utredning visar att konsekvenserna är svåra, vilket ARG är övertygad om, bör detta vägas in i övriga aspekter som talar för hela projektet Förbifart Stockholms orimlighet och för att hela projektet skall omprövas.

3.3.1.14

ARG har svårt att utifrån Trafikverkets svar avgöra om denna informationsverksamhet kan ses som tillfyllest. Vi uppfattar tyvärr svaret som att informationen riskerar att bli mer av engångsföreteelse och inte den kontinuerliga information i lokaltidningar mm som ARG anser vara nödvändig. Se vidare ARGs skrivelse från januari 2012.

3.3.1.15

ARG anser trots Trafikverkets svar att detta bör utredas vidare.

Vi har svårt att tro att en så omfattande färje- och pråmtrafik inte skulle öka riskerna för såväl stränder som isar även i riktning mot nuvarande skridskoled.

3.3.1.16

Trafikverkets svar ändrar inte ARGs uppfattning att återställning blir mycket svår att åstadkomma utan att bestående skador uppstår. Det är uppenbart att läkningen av skadorna kommer att ta mycket lång tid, inte minst uppväxt av ny skog. Det bör villkoras att återplantering sker med så stora träd som möjligt och av samma trädslag som nu växer på planerade avverkningsytor. Metoder som ger minimal skada på markytan bör användas. Vi vet inte vilken metod som är lämpligast men har observerat att en remissinstans rekommenderar att markytan inte skall avskalats.

3.3.1.17

ARG hänvisar till ARGs skrivelse från januari 2012, kapitlet om Risker för Mälaren som dricksvattentäkt. Påverkan på Mäljarvattnet. Vi hänvisar även till frågeställningar i denna skrivelse 3.1.3.3, 3.1.4.13 och 3.1.8.5 .

ARGs kommentar under 3.1.3.3

Såväl Trafikverket som Ekerö kommun konstaterar att vid utsläpp av petroleumprodukter ”kan konsekvensen för Storstockholms dricksvattenproduktion bli mycket omfattande”. ARG anser att de miljökrav på fartyg och kontrollprogram som skall tas fram bör läggas fram innan arbetsplanen fastställs. Frågan om Storstockholms dricksvattenförsörjning är så allvarlig att hela bedömningen av riskerna med miljökrav och kontrollprogram bör underställas en oberoende expertgrupp. Vi anser att Mark- och miljödomstolen bör villkora att detta genomförs innan arbetsplanen fastställs och även underställs domstolens bedömning.

ARGs kommentar under 3.1.4.13

ARG kan konstatera att det är enorma mängder material, sprängmedel, drivmedel, lastbilar mm som skall transporteras till hamnen på Norra Lovö och enorma mängder schaktmassor och stenkross som skall fyllas och transporteras via pråmar och lastas av i mottagningshamnar.

Vi anser att riskerna att miljökvalitetsnormerna för vatten inte kommer att kunna följas är mycket stora. Vad händer om det halvvägs in i projektets genomförande visar sig att dessa normer inte kan klaras? Naturvårdsverkets krav förefaller i ljuset av detta vara fullt rimlig. Vatten är framtidens bristvara. Kommunernas skyldighet att värna om rent dricksvatten för befolkningen genom att skydda dricksvattentäkter har nyligen poängterats.

ARGs kommentar under 3.1.8.5

Stockholm Vatten AB efterlyser skyddsåtgärder för att skydda Mälarens vatten. Trafikverket hänvisar ånyo till kommande framtagande av kontrollprogram. Krav bör ställas på att Trafikverket före fastställande av arbetsplan bevisar att skyddsåtgärder och krav på entreprenörer är tillfyllest för att säkra Mälarens vatten med tanke på fisk- och andra vattenlevande organismer och för Mälaren som dricksvattentäkt. I detta sammanhang vill vi passa på att påpeka att Lambarfjärden är ett för Mälaren ovanligt yngelrikt område varför placeringen av hamn på Norra Lovö är extra känslig. Beträffande fartyg befarar ARG att risk finns att entreprenörer av kostnadsskäl använder gamla, slitna fartyg som inte är anpassade för ändamålet. Att dubbla bottnar saknas kan vara ett exempel.

Trafikverket skriver att ”fartygstyper som här är aktuella har oftast ett slutet lastrum och tankanläggningen i dubbla fack.”

ARG reagerar på ordet ”oftast” vilket förefaller som ett osäkerhetsmoment som bör åtgärdas genom villkorsgivning. ARG har även tidigare framfört att det är av yttersta vikt att yrkesmän på fartyg och i hamnarbetet har kunskap om de speciella omständigheter och krav som gäller för Mälaren som dricksvattentäkt mm.

3.3.1.18

Trafikverkets förslag till åtgärder beträffande belysning förefaller betydelsefulla. ARG kan inte bedöma om ytterligare åtgärder är angelägna och möjliga. Vi har kommenterat frågan i vår skrivelse från januari 2012 under kapitlet Ljusstörning från hamn, beskrivning och krav. I denna skrivelse har vi kommenterat frågan under 3.1.6.

TV skriver i *TRV2011-6211_norra_lovo_bilagor_1-8-ritningar_2012-05-10.pdf* att det nya arbetsområde kommer att ge större ljusstörning än det gamla.

Skyltning, ljusmarkering måste givetvis planeras och kartläggas på ett tidigt stadium. Denna är givetvis viktig för att undvika olyckor. Sommartid är småbåtsfärder och paddling omfattande och kan påverkas av färjor och dessa jättelika prämar.

Samtidigt vill vi påpeka att ljusmarkeringar i såväl Lambarfjärden som inom hela arbetsområdet på land på Norra Lovö, hamn, transportband och den nu närmare Lambarfjärden planerade arbetstunneln, kan innebära stora störningar för djur- och friluftsliv på båda sidor om Lambarfjärden. Inte minst gäller detta under gryning och skymning. *Omfattningen, ljusstyrkor mm bör villkoras.*

Vi vill slutligen än en gång påpeka att från Lambarfjärden och från Grimsta naturreservat kan den nya placeringen av arbetstunneln, även den nya dragningen av transportband göra att synintryck och förändrad landskapsbild kan bli betydligt mer störande än vid tidigare placering. Särskilda, strängare hänsynstaganden måste nu ställas exempelvis på belysning inom hela detta arbetsområde.

3.3.2 Friluftsförändringen (aktbilaga 30)

3.3.2.1

ARG delar som framgått av vår skrivelse från januari 2012 och kommentarer i denna skrivelse inte Friluftsförändringens optimism. Med anledning av Friluftsförändringens kommentar vill vi påminna om vår tidigare kommentar under 3.1.4.6:

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 befinner sig 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 rekreationsmiljöer 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 uppfinns 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 kan sägas 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.

3.3.2 Föreningen Nej till Västerleden (aktbilaga 41)

(3.3.2 igen? Felnumrerat av Trafikverket.)

3.3.2.1

(3.3.2.1 igen? Felnumrerat av Trafikverket.)

ARG kan inte bedöma detta ur juridisk synvinkel. Vi kan bara konstatera att omfattningen av verksamheten avseende sprängning, krossning, transport av sten och schaktmassor är enorm och enligt Trafikverket själva täcker upp behovet av stenkross mm under flera år i regionen. Eftersom Trafikverket förutsätter att detta material till stor eller största delen skall användas i annan verksamhet, på annat håll och även säljas bör detta innebära att Trafikverket förutom byggandet av Förbifart Stockholm även kommer att ägna sig åt annan industriell verksamhet. Vad denna skall kallas vet inte ARG. Den tycks vara en kombination av gruvdrift, framställning av råvara och transportverksamhet. Vilka juridiska villkor som skall gälla med tanke på detta kan föreningen inte uttala sig om, men det krävs givetvis att detta utreds och att verksamheten villkoras enligt gällande bestämmelser och lagar.

3.3.2.2

ARG anser som tidigare framfört att tillstånd och dispenser inte får tas i anspråk innan domen vunnit laga kraft och inte innan prövning av eventuell överklagan genomförts och beslut fattats i den domstol ärendet hänvisats till.

ARG anser följaktligen att ett verkställighetsförordnande (yrkande 1.10) under inga omständigheter får ges.

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.

3.3.3 Föreningen Rädda Lovö (aktbilaga 42)

3.3.3.1 och 3.3.3.2

ARG hänvisar till vår skrivelse från januari 2012, kapitlet om **Risker för Mälaren som dricksvattentäkt. Påverkan på Mälarevattnet. Vi hänvisar även till frågeställningar och våra kommentarer i denna skrivelse under 3.1.1.6, 3.1.3.2, 3.1.3.3, 3.1.4.3, 3.1.4.4, 3.1.4.5, 3.1.4.6, 3.1.4.9, 3.1.4.12, 3.1.4.13, 3.1.8.4, 3.1.8.5, 3.1.9.4 och 3.1.9.10**

Vår generella uppfattning är att det är uppenbart att ingen dispens kan ges från någon av föreskrifterna gällande Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Föreskrifterna är till för att skydda ca 2 miljoner människors vattenförsörjning. 1§§ är mycket tydlig och kan inte tolkas på annat sätt än att en så omfattande "ny verksamhet och hantering som innebär risk för vattenförorening" som detta handlar om inte är möjlig att ge dispens för. Detta borde ha varit uppenbart även för Trafikverket redan innan denna ansökan inlämnades.

3.3.3.3

ARG instämmer i Rädda Lovös uttalande vilket bör ha framgått av tidigare framförda kommentarer. Vi har intrycket att denna åsikt stöds även av andra remissvar.

3.3.3.4

ARG instämmer i Rädda Lovös uttalande vilket bör ha framgått av tidigare framförda kommentarer. Vi har intrycket att denna åsikt stöds även av andra remissvar.

Trafikverket kommenterar inte den forskning som tyder på att mycket små partiklar, exempelvis från stendamm, kan skada fisk och andra vattenlevande organismer och vad vi förstår även utgöra en risk för människor via dricksvatten.

Även denna frågeställning bör utredas och analyseras med tanke på detta projekt.

3.3.3.5

Även andra remissvar tar upp frågan om grumling pga den mycket omfattande färje- och prämtrafiken. *ARG har inte tagit upp denna fråga specifikt men instämmer i att denna risk kräver vidare utredning bland annat eftersom fartygen kommer att tvingas gå in på tämligen små vattendjup vid hamnarna. I bottensediment i Mälaren finns som bekant stora mängder gifter.*

ARG har tidigare kommenterat nödvändigheten att närmare kartlägga risker som är förknippade med olika val av mottagningshamnar för stenkross.

ARGs SYNPKTER AVSEENDE HAMN SÄTRA OCH MALMVIKEN

Målnummer M 3345-11 hamn Sätra varv och M 3343-11 hamn Malmviken

Arg har läst igenom handlingarna men inte haft tid att kommentera dem punkt för punkt. I stort har vi samma uppfattning avseende rimlighet, krav och villkor för dessa som beträffande hamnen på Norra Lovö. Vi har även tidigare i vår skrivelse från januari 2012 kortfattat kommenterat dessa hamnar.

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!

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