

Till:  
**Väghållningsmyndigheten**  
**Trafikverket**  
**Förbifart Stockholm**  
**172 90 Sundbyberg**

*Denna skrivelse är ej insänd per post utan endast inmailad och det till [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)*

*Vi önskar bekräftelse på att skrivelsen nått Trafikverket och ansvariga.*

## **ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens angående Förbifart Stockholm- kommunikering av Arbetsplanen**

ARG står fast vid synpunkter och farhågor framförda skriftligen i samband med utställning av arbetsplan 2011 och ämnar inte upprepa dem i denna skrivelse. Vi hänvisar även till ARGs skrivelser angående Trafikverkets ansökningar om tillfälliga hamnar/ hamnverksamhet och grundvattenbortledning. Dessa bifogas. Vi lämnar här bara några kommentarer som aktualiserats av Trafikverkets kommunikationen av arbetsplanen, Länsstyrelsens villkor angående arbetsplanen samt av Trafikverkets revidering av arbetstunnel, transportband och hamn på Norra Lovö.

### **KAN FÖRBIFART STOCKHOLM BYGGAS?**

#### **Hälsa och säkerhet**

Projektet Förbifart Stockholm saknar en adekvat värdering av hälsoaspekter orsakade av dålig luftkvalitet, buller och försämrade rekreativvärden inte minst under den mycket långa byggtiden. Planeringen för att motverka dessa effekter är mycket bristfällig. Detsamma gäller olyckor och säkerheten för alla trafikanter, i synnerhet när transporter av farligt gods är inblandat.

Det hänvisas till att planering av informationssystem och utrymningsplaner är eller skall påbörjas. Uppenbara risker föreligger på omgivande vägnät och omledningsvägar då tunnlarna behöver utrymmas pga olyckor, brand, rengöring mm. Detta gäller all trafik: biltrafik, bussar och transporter för farligt gods mm.

Det har också framkommit under våren 2012 att infartsvägar till Förbifart Stockholm kommer att bli kraftigt belastade med risk för köbildning i och kring tunnlarna.

Vad vi förstår är inte heller avgörande aspekter på säkerheten för Mälaren som dricksvattentäkt klarlagda.

Vi finner det uppenbart att den fortsatta bearbetningen av arbetsplanen inte bara handlar om hur Förbifart Stockholm skall byggas utan i första hand om den överhuvudtaget är rimlig att bygga med tanke på klimatmål och andra transportpolitiska mål. Detsamma gäller med tanke på befolkningens hälsa och säkerhet, samt levnadsvillkor avseende luftkvalitet, buller och rekreation.

Problematiken med att kommunerna skall kunna garantera rent dricksvatten till en växande befolkning är i sig själv tillräcklig för en omprövning av hela projektet och av hela byggprocessen, inte minst med tanke på det i nov 2008 instiftade Östra Mälarens vattenskyddsområde. Projekt Förbifart Stockholms omfattande och långvariga bygg- och driftsverksamhet i och kring Mälaren kan rimligen inte vara acceptabel.

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."***

Brandförsvaret, Stockholm Vatten AB, flera kommuner (bland annat Ekerö), Länsstyrelsen m.fl. har avgivit mycket väsentliga synpunkter som berör hälsa, säkerhet och Mälaren som dricksvattentäkt.

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.

**Är detta efter att arbetsplanen fastställts??**

I så fall anser vi det vara helt oacceptabelt. Vad händer om ingen lämplig recipient går att finna i byggskedet?? Vi vill dessutom påtala att ny forskning visar på stora risker för såväl fiskar som människor om små partiklar hamnar i exempelvis Mälärvattnet. Dessa partiklar, exempelvis från stendamm, är vad vi förstår svåra att avskilja från vattnet. Det är enorma vattenvolymer som är avsedda att användas och sedan renas från stendamm, sprängmedelsrester och andra föroreningar och det är uppenbart att många experter ser en allvarlig risk i hela denna hantering av Mälärvattnet för såväl vattenlevande organismer som människor. Detta är en överlevnadsfråga för hela regionen.

Södertörns brandförsvarsförbund framför att:

***"Brandförsvarsförbunden anser att en förutsättning för att man ska gå vidare i projektet är att man utreder hur tunnlarna ska konstrueras för att klara en olycka med farligt gods och att klass 6, 7, 8 och 9 utesluts väl fort för fortsatt riskanalys. Vid de tillfällen då hela eller delar av Förbifart Stockholm behöver stängas av finns ett omledningsnät. Där ingår bl.a. Bergslagsvägen och Ulvsundavägen det finns begränsningar för transporter med farligt gods. Trafikverket bör tydligare redogöra för hur problemen med dessa transporter ska lösas."***

Vi kan inte finna att Trafikverket ger ett adekvat svar på dessa frågor.

Brandförsvaret ifrågasätter också om länets risknivå beträffande farligt gods minskas genom Förbifart Stockholm. Trafikverkets svar tyder på att så inte är fallet utan att riskerna sprids. Slutresultatet kan därför enligt vår mening bli att risknivån ökar och att fler människor utsätts för risk.

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 mälarvatten?

Vi finner det allvarligt att säkerheten inte tycks vara färdigutredd. Trafikverket talar om självutrymning. Vi undrar hur svaga eller handikappade människor skall klara sig över till det andra tunnelröret eller i trappor vid ramptunnlar som går parallellt med huvudtunnel.

Dessutom planerar Trafikverket tydligen för att räddningsmanskaper skall ta sig in i den olycksdrabbade tunneldelen genom samma nödpassager som de panikslagna trafikanterna skall ta sig ut genom. Något som ARG tycker är vansinne.

Vårt förslag i denna problematik är att räddningspassagerna blir tvådelade. En större, bredare för krisande trafikanter och en smalare "privat" del för räddningspersonal.

Alla dessa brister i planeringen innebär enligt vår mening att arbetsplanen kan komma att fastställas utan att alla säkerhetsfrågor är genomgångna. Det finns därigenom ingen garanti för att de överhuvudtaget går att lösa på ett adekvat sätt.

Trafikverket skriver själva att: "**Säkerhetsarbetet är inte avslutat i detta skede, som omfattar arbetsplan, utan syftet med säkerhetsplanen är att säkerställa att säkerhetsfrågorna också fortsättningsvis hanteras på ett systematiskt sätt för att uppfylla regeringens krav på en hög säkerhet i projektet.**"

Det borde vara en förutsättning att dessa är lösta innan arbetsplanen fastställs och innan projektet får påbörjas. De förutsättningar för tillåtlighet som uppställts av regeringen och de villkor som ställs av Länsstyrelsen, de tveksamheter som ex.vis brandförsvaret påpekar om säkerheten och Stockholm Vatten, Ekerö och Stockholms kommun angående förorenat vatten och tillförsel till Råcksta Träsk och Mälaren måste vara klarlagda innan arbetsplanen fastställs och projektet tillåts framskrida.

Går säkerheten för människor och Mälarens vatten inte att garantera genom noggrant redovisade arbetsmetoder och planering under arbetsplanarbetet så finns uppenbara risker att nödlösningar väljs under byggskedet och äventyrar människors hälsa, vattenförsörjning mm.

<p>KAN TRAFIKVERKET INTE GENOMFÖRA DENNA PLANERING INOM ARBETSPLANEN BÖR PROJEKTET OMEDELBART AVBLÅSAS.</p>
---

## Klimat och kommunikationer

Förbifart Stockholm bygger på en mycket allvarlig felspekulation, nämligen att biltrafiken i stockholmsregionen kommer att öka lika mycket till 2030 oavsett hur kommunikationerna byggs ut och oavsett hur staden planeras och oavsett om Förbifart Stockholm byggs eller inte. För oss, och som vi uppfattar det en betydande majoritet av forskare, är det självklart att om Förbifart Stockholm inte byggs och samhället i stället satsar resurserna på att bygga ut en förstklassig kollektivtrafik som når ut i alla hörn av regionen, som är väl fungerande, turtät, bekväm med låga avgifter, så minskar detta behovet och viljan att ta bilen, inte minst till arbetsplatsen.

Stadsplaneringen, inte minst i förorter, kommer att styras på ett för befolkningen positivt sätt av att Förbifart Stockholm ersätts av en ökad kollektivtrafikutbyggnad. Den service människor behöver (skolor, vård, affärer, arbetsplatser mm) kommer att planeras närmare bostäder och i lägen dit man inte "tvingas" eller lockas att använda bilen. Samhället kan planera oss ur den av Trafikverket förväntade/befarade biltrafikökningen så att klimatmålen nås med minst lika god ekonomisk utveckling. Stockholm och Sverige tjänar inga pengar på ökad biltrafik, tvärtom.

Genom Trafikverkets kommunikation angående arbetsplan avseende Förbifart Stockholm framgår på ett minst lika skrämmande sätt som tidigare att Trafikverket inte tar något eget ansvar när det gäller regionens och Sveriges möjligheter att nå klimatmålen. Man varken hänvisar eller tar hänsyn till sina egna bedömningar av behovet av en minskning av biltrafiken till 2030 för att nå klimatmålen. Dessa bedömningar finns redovisade i Trafikverkets miljö- och planeringsunderlag.

<b>GÄLLER DENNA BEDÖMNING INTE FÖR STOCKHOLMSREGIONEN?</b>
--

Trafikverket hänvisar till föregående mandatperiods tillåtlighetsbeslut från 2009 när det gäller klimatfrågan trots att Trafikverket sedan dess konstaterat att regeringens vision om en fossiloberoende bilflotta 2030 inte går att uppnå och att biltrafiken till 2030 måste minska med 20% (enligt Trafikverkets egen bedömning!) för att klimatmålen skall kunna uppnås. Denna minskning krävs enligt Trafikverket, trots optimistiskt tilltagna prognoser om den framtida teknikutvecklingen och om förnyelsen av bilparken.

När det gäller Förbifart Stockholm och Stockholmsregionen framhärskar Trafikverket i att trafiken i regionen skall öka med nästan 70% till 2030. Mer än tre gånger mer än den befolkningsökning i regionen som Trafikverket själva anger i svar avseende kommunikationen. Det är med en sådan biltrafikökning som grund som Förbifart Stockholm planerats och den samhällsekonomiska analysen avseende restidsvinster genomförts. Trafikverket håller fast vid denna trafikökning trots den knackiga ekonomiska utvecklingen i Europa, stigande oljepris och en faktisk minskning av bilåkandet under de senaste åren i Sverige och trots att Trafikverket föreslår ökade ekonomiska styrmedel för att minska bilåkandet i regionen.

Trafikverket ger inte svar på hur den samhällsekonomiska kalkylen för Förbifart Stockholm skulle stå sig om regionens trafik inte skulle öka eller rentav minska, vilket krävs om klimatmålen skall nås. Det är uppenbarligen inte möjligt att uppnå klimatmålen och samtidigt uppnå en samhällsekonomisk lönsamhet med Förbifart Stockholm. Dessutom måste man ställa sig frågan var i Sverige trafiken skall minska mer än 20%, kanske halveras för att stockholmarna skall kunna öka sitt bilåkande och Sverige samtidigt nå klimatmålen!

I Stockholmsregionen finns Sveriges bästa kollektiva kommunikationer och en fantastisk potential att förbättra och bygga ut denna. Förutsättningen är att Förbifart Stockholm inte byggs för att investeringar i kollektivtrafik skall möjliggöras i stor omfattning. Detta stimulerar till sunda resvanor som gynnar en god miljö, klimat och hälsa. Detta bidrar i sin tur till att framtida stadsbyggnad blir klimatsmart med korta avstånd till service, skolor och arbetsplatser. Nu förväntas stockholmarna i stället år efter år öka sitt bilåkande och i allt större omfattning passera tullstationerna mot Stockholms innerstad enligt betalningskalkylen för Förbifart Stockholm.

Kanske tycker många att det är bra att Stockholmarna i stort sett själva får stå för 80% av bygg- och lånekostnader genom trängselavgifter, nära 40 miljarder under 40 år, och att statskassan "bara" belastas med 5 miljarder. Men är det så "enkelt"? Även avbetalningsplanen för Förbifart Stockholm via trängselavgifter bygger på en trafikökning i den storleksordning som Trafikverket räknar med.

HUR SKALL LEDEN AVBETALAS OM BILTRAFIKEN INTE ÖKAR SOM TRAFIKVERKET FÖRVÄNTAR SIG ELLER TILL OCH MED MINSKAR JÄMFÖRT MED IDAG?

Detta kan orsakas av svag ekonomisk utveckling, klimat- och miljömässiga skäl som tvingar fram kraftfulla ekonomiska styrmedel för att minska biltrafiken eller en bland befolkningen ökad klimat och miljömedvetenhet, ökade drivmedelskostnader mm.

Man bör också fråga sig vilka som skall stå för framtida kollektivtrafiksatsningar i Stockholmsregionen. Behövs inte dessa om Förbifart Stockholm byggs?

Behövs inte sådana för såväl besökande som för de stockholmare som trots allt även i Trafikverkets värld avstår från att ta bil till arbetsplatsen?

SKALL STOCKHOLM TILLSAMMANS MED ÖVRIGA LANDET AVSTÅ FRÅN ANGELÄGNA SATSNINGAR PÅ VÄGNÄT OCH KOLLEKTIVTRAFIKUTBYGGNAD FÖR ATT STATLIGA PENGAR OCH SAMTLIGA TRÄNGSELAVGIFTER MÅSTE GÅ TILL FÖRBIFART STOCKHOLM?

Det finns hur som helst inga nu beslutade trängselavgifter att satsa på kollektivtrafikutbyggnad i regionen under de närmaste 40 åren och kanske än längre, d.v.s tills Förbifart Stockholm är betald.

Ett ansvarskännande verk skulle med ovanstående i beaktande gå tillbaka till regering och riksdag och säga att förutsättningarna har ändrats eller snarare att verket sedan regeringens tillåtighetsbeslut insett vad som krävs. Naturvårdsverket som borde ha ett avgörande inflytande i dessa frågor har tagit sitt ansvar och i tidigare skrivelser dömt ut Förbifart Stockholm. Varken Trafikverket, Länsstyrelsen, Stockholms miljöförvaltning eller regeringen tycks dock ta någon som helst notis eller hänsyn till det som framförts av Naturvårdsverket eller SIKA, statens institut för kommunikationsanalys.

Detta finner vi skrämmande och ansvarslöst!

## **ÄVEN ANDRA VÄSENTLIGA FRÅGOR OBESVARADE**

Trafikverket har i sin kommunikation angående arbetsplanen lämnat åtskilliga väsentliga frågor obesvarade. Det handlar om klimat, påverkan på natur-, kultur- och boendemiljöer, världsarvet Drottningholm och väg 261, buller, luftkvalitet, rekreativsmöjligheter, hälsa, säkerhet, köbildning i tunnlar, utrymning vid olyckor, energiåtgång, samhällsekonomi, dagvatten, spolvatten, Mälarens säkerhet som dricksvattentäkt.

Frågor gällande projektets samhällsekonomi är också bristfälligt besvarade, se även under klimat. En aspekt som kommer att påverka denna och som Trafikverket inte alls reder ut avseende Förbifart Stockholm är framtida drivmedelstillgång.

Hur kommer den sannolika mixen av bensin, diesel, biodrivmedel, el se ut 2020, 2030? Sannolikheten är att bensin och diesel långt förbi dessa årtal kommer att ha avgörande betydelse.

Hur kommer prisläget att förändras? Trafikverket lämnar även här helt verklighetsfrämmande svar. Världen kan hamna i en bristsituation som gör att Sverige får svårt att överhuvudtaget få köpa dessa drivmedel. Allt talar dessutom för att biodrivmedel, än mer inhemsk, bara kommer att kunna innebära en begränsad ersättning och att elbilar i stor skala kommer att dröja.

Riskkalkyler med olika scenarier borde genomföras.

VI EFTERLYSER FÖR ÖVRIGT EN TOTAL GENOMLYSNING AV SAMHÄLLSEKONOMIN I FÖRBIFART STOCKHOLM MED BEAKTANDE AV ALLA ASPEKTER.

DENNA MÅSTE DENNA GÅNG GENOMFÖRAS AV FRÅN KONSORTIET FÖRBIFART STOCKHOLM OBEROENDE EXPERTIS OCH AV EXPERTER SOM INTE TIDIGARE SYNAT PROJEKTET!!

I detta sammanhang hänvisar vi även till Riksrevisionens rapport  
”Infrastrukturplanering- på väg mot klimatmålen?”

I denna sägs bland annat: ”**Riksrevisionen har granskat om styrningen mot klimat- och transportpolitiska mål är transparent och om rapporteringen till riksdagen är rättvisande.**

**Granskningen visar att regeringen inte har tydliggjort sambandet mellan lönsamhet, trafikökningar och ökade koldioxidutsläpp. Lönsamheten för många investeringsobjekt bygger på antaganden om trafikvolym och trafikökningar som med nu tillgänglig kunskap sannolikt är svåra att förena med klimatmålen.**”

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 vissa frågor som gäller trafikproblem och buller på anslutande vägnät och omgivningar hänvisas också till att detta är kommunens ansvar och att kostnader skall tas av kommunen. Detta trots att Förbifart Stockholm är orsaken eller bidrar till problemen.

Allt detta är klart otillfredställande.

ALLMÄNHET OCH MYNDIGHETER HAR RÄTT ATT FÅ EN  
HELHETSBLILD INNAN ARBETSPLANEN FASTSTÄLLS

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 befinns 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.

DEN KRASSA FÖRKLARINGEN TILL ATT UTTRYCKET ”EKONOMISKT FÖRSVARBART” OFTA ANVÄNDS AV TRAFIKVERKET KAN VARA ATT DETTA PROJEKT REDAN NU HAR SMÅ, OM NÅGRA, EKONOMISKA MARGINALER FÖR ATT VISA PÅ LÖNSAMHET.

Kritiken mot hur analyserna har gjorts har varit stor. Möjligheterna att nå kostnadstäckning via trängselavgifter är mycket tveksam.

TRAFIKVERKET, I SAMARBETE MED KOMMUN OCH LÄNSSTYRELSE, BÖR ÅLÄGGAS ATT I ARBETSPLANEN REDA UT SAMTLIGA OKLARHETER, KLARLÄGGA VILLKOR SOM SKALL UPPFYLLAS OCH HUR DESSA SKALL KUNNA UPPNÅS MED **BEFINTLIG** TEKNIK.

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

Det måste i arbetsplanen visas att aspekter som berör boendemiljö, natur- och kulturmiljöer, hälsa och säkerhet för trafikanter på leden och på kringliggande transportleder, hälsa och säkerhet i närliggande boende- och arbetsmiljöer kan klaras på ett adekvat sätt. Detta måste kunna göras med återopande av nuvarande metoder som dessutom kan anses vara ekonomiskt försvarbara.

När eller snarare om ovanstående kan uppfyllas och redovisas i en omarbetad arbetsplan bör en ny samhällsekonomisk analys göras. Det bör även krävas jämförelser med alternativa lösningar som har en tydlig kollektivtrafikinriktning med kraftfulla satsningar på cykel och gång samt en samhällsbyggnad som inte i onödan skapar transportbehov.

Därefter bör hela projektet omprövas av en oberoende expertgrupp. Hela arbetsplanen bör om projektet efter expertgruppens bedömning anses vara genomförbart utställas i en ny remissomgång med tanke på de många tveksamheter som framkommit.

TRAFIKVERKETS ARBETSPLAN, BRISTFÄLLIG KOMMUNIKATION KRING DENNA, SAMT IGNORERANDET AV TUNGA INSTANSERS FRAMFÖRDA KRAV OCH KRITIK VISAR TYDLIGT PÅ OVANSTÅENDE PROBLEMATIK.



## **LÄNSSTYRELSENS SKRIVELSE ANGÅENDE ARBETSPLAN**

I ett pressmeddelande i juni stod:

***"Länsstyrelsen beslutade i dag att tillstyrka arbetsplanen för "E4 Förbifart Stockholm". Det innebär att arbetet nu kan gå vidare, förutsatt att de villkor som Länsstyrelsen ställt efterlevs."***

***På sidan 1 repektive 4 i själva skrivelsen står:***

### **Allmänt**

Länsstyrelsens yttrande över vägarbetsplanen för E4 Förbifart Stockholm lämnas med stöd av 18 § väglagen. Synpunkterna rör främst planens förenlighet med de allmänna intressena enligt 2-4 kap. samt 5 kap. 3 § miljöbalken. Synpunkter lämnas även med hänsyn till Länsstyrelsens uppdrag att verka för att nationella mål får genomslag i länet samt uppdraget att samordna arbetet med anpassning till ett förändrat klimat, vilket även inbegriper infrastruktur.

### **Övriga synpunkter på vägens utformning och fortsatt arbete**

Länsstyrelsen har enligt 2 § förordningen (2007:825) med länsstyrelseinstruktion i uppdrag att verka för att de nationella målen ska få genomslag i länet. Bland dessa mål finns det övergripande transportpolitiska målet som inbegriper ett underliggande hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa. Bland annat ska att antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Transportsektorn ska därtill bidra till minskad ohälsa och till att övriga miljö kvalitetsmål nås. Nedan följer Länsstyrelsen sammanfattande synpunkter på vägens utformning och projektets fortsatta arbete med hänsyn till dessa mål. Synpunkterna vidareutvecklas i bilagan som hör till detta yttrande.

Länsstyrelsen är således enligt egen utsago skyldiga att skydda hela Sveriges intressen genom att "verka för att nationella mål" får genomslag i länet. Länsstyrelsen tar dock inte ens upp frågan om uppfyllande av klimatmålen och Förbifart Stockholms inverkan på möjligheterna till detta. Mycket märkligt och bör ses som en allvarlig försummelse. Det är som tidigare påpekat enligt vår och flertalet oberoende miljö- och trafikforskare omöjligt att dra annan slutsats än att Förbifart Stockholm kraftigt försvårar uppfyllandet av dessa.

Varför kommenterar inte Länsstyrelsen detta??

Vi anser att Länsstyrelsen bör åläggas av regering och riksdag att återkomma med krav beträffande klimatmålen. Om inte detta görs kan vi bara tolka det som att Länsstyrelsen, regering och riksdag inser att det är en omöjlig ekvation att förena genomförandet av Förbifart Stockholm med klimatmålen.

Länsstyrelsen talar också om "***underliggande hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa. Bland annat ska antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minska med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Transportsektorn ska därtill bidra till minskad ohälsa och till att övriga miljö kvalitetsmål nås.***"

Vi förutsätter att Länsstyrelsen kommer att följa upp att det kan visas, innan fastställande av arbetsplanen, att Förbifart Stockholm på ett gynnsamt sätt bidrar till uppfyllandet av dessa mål. Dessutom förväntar vi oss att Länsstyrelsen, i sin egenskap av regeringens förlängda arm, om så inte är fallet motsäger sig ett fastställande av arbetsplanen och avstyrker projektet Förbifart Stockholm. Med tanke på vad som fram till idag framkommit beträffande hälso- och olycksrisker, pga luftkvalitet, buller, risk för köbildning mm i och kring Förbifart Stockholms tunnlar och på omgivande vägnät så kan vi omöjligen se att Förbifart Stockholm kan uppfylla dessa krav. Att välja Förbifart Stockholm framför ett kollektivtrafikdominerat alternativ innebär ökad biltrafik och därigenom ökad negativ hälsopåverkan genom avgaser, partiklar, buller, stress. Bilresandet leder till minskad motion vid transporter och ökad risk att utsättas för olyckshändelser.

Nedanstående citat och hänvisningar till MKB och Trafikverkets egna bedömningar stödjer vår och många experters uppfattning att Förbifart Stockholm motverkar nationella mål och god hälsa samt ökar olycksrisker. Detta borde vara tillräckligt för att Länsstyrelsen skulle avstyrka hela projektet Förbifart Stockholm med hänvisning till egna skyldigheter redovisade i den egna skrivelsen, se ovan.

Vi börjar med att hänvisa till Trafikverkets eget planeringsunderlag från november 2010

**”Trafikslagsövergripande beräkningsunderlag för Begränsad klimatpåverkan”.**

Av denna framgår att personbilstrafiken i Sverige måste minska med 20% till 2030 om klimatmålen skall kunna nås, detta trots att Trafikverket räknar positivt beträffande teknikutveckling. Enligt vår mening måste större krav än detta ställas på Stockholm för att Sverige skall kunna klara detta mål. Det är därför anmärkningsvärt att planeringen av Förbifart Stockholm fortgår.

Redan i MKB till arbetsplan 2009, kapitel 10.11, Hälsa, sid 22 konstateras:

**”Förbifart Stockholm byggs främst för den regionala trafiken för att knyta ihop de norra och södra delarna för arbetspendling med bil.”**

Man konstaterar även på samma sida: **”Byggandet av Förbifart Stockholm kommer att generera utsläpp av koldioxid. Tillsammans med drifttidens ökade utsläpp av koldioxid medför Förbifart Stockholm en ökning av växthusgaser som påskyndar en klimatförändring jämfört med nollalternativet.”**

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

I 2011 års MKB står: **”Förbifart Stockholm medför en ökad rörlighet och tillgänglighet till en stor bostads- och arbetsmarknad vilket kan främja en ekonomisk utveckling och välfärd. Samtidigt förstärks bilen som transportmedel i regionen och det har till följd att bilens negativa hälsoeffekter ökar dvs. luftföroreningar, trafikbuller, trafikolyckor, barriäreffekter och inaktivitet.”**

Länsstyrelsen har i sin skrivelse satt upp villkor som berör hälsa och säkerhet som de förutsätter skall uppfyllas. Vi antar att Länsstyrelsen menar att Trafikverket i arbetsplanen, innan den kan prövas för fastställande, skall redovisa hur dessa krav skall kunna uppfyllas och att detta är en förutsättning för fastställelse.

Vi förutsätter således att Länsstyrelsen innan fastställelse av arbetsplanen kommer att göra en ny prövning av arbetsplanen och hela projektets rimlighet. Allt annat vore att svika myndighetens avgörande roll i samhället. En roll som skall bygga på expertkunnande och inte på politiskt tyckande.

Länsstyrelsen tar specifikt upp frågan om buller. Vi uppfattar att Länsstyrelsen anser att Trafikverket skall minska detta med alla upptänkliga metoder, inte minst vid källan, bland annat för att minska olägenheter i natur-, kultur- och rekreativmiljöer under såväl bygg- som driftsfas. Det oroar oss att även Länsstyrelsen i detta sammanhang använder uttryck som "ekonomiskt försvarbart/rimligt" angående val av metoder för att åstadkomma detta.

Beträffande luftutbytesstationer anser vi att riktvärden lägre än externt industribuller bör eftersträvas, ex.vis på Norra Lovö, och för friskluftsintag borde bullret helt kunna elimineras, ex.vis i Grimstaskogen. Riktvärden för industribuller omarbetas av NVV och enligt uppgift kommer de nya värdena inte att släppas förrän i slutet på 2012.

**Under bygg- och driftstiden måste Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller, istället för byggbuller, användas för hamnen på norra Lovö med tanke på Grimsta naturreservat. Förra gången vi tog upp detta avfärdade ni oss bl.a med att hamnverksamheten är av tillfällig karaktär.**

**Verksamheten kommer att pågå i 8-10 år, inte direkt av tillfällig karaktär !!**

**Eller menar Trafikverket att en industriverksamhet som har en begränsad tid på plats, t.ex. en gruvindustri som "bara" ska vara verksam i, låt oss säga, 8-10 år inte skulle behöva följa industribullerbestämmelserna?**

Riktvärdena som finns på NVVs sida är dessutom uttryckligen för nyetableringar. För att inte tala om vad de skriver om hamnverksamhet: ***"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" för byggbuller.

**Det finns väldigt lite inomhus i Grimsta naturreservat, men en väldigt stor mängd "rörligt friluftsliv där naturupplevelsen är en viktig faktor".**

**Inte särskilt svårt att välja vilka regler man bör följa i Grimstas fall anser vi.**

**En annan konstig invändning ni hade var att om man tillämpade riktlinjer för friluftsliv kunde ni inte bygga hamnen på Lovö. Varför anser ni att alla andra problem och svårigheter kan/kommer att lösas med kommande teknik / idéer / entreprenörer, men inte just detta problem?**

Vi anser att även Länsstyrelsen tar för lätt på olägenheter under byggtiden, inte minst i rekreatiomsområden. Byggtiden är lång, 8-10 år, och kan på ett högst påtagligt sätt påverka människors fysiska och mentala hälsa!

Såväl Trafikverket som Länsstyrelsen och Stockholms miljöförvaltning borde genomföra en noggrann analys beträffande vad inskränkta rekreatiomsmöjligheter i natur- och kulturmiljöer under 8-10 år medför beträffande befolkningens fysiska och mentala hälsa.

Det är ett omfattande område som berörs, Mälaren med öar och strandområden, farleder och isar, Sätmaskogen, Lovö, Grimstaskogen, Järvafältet, Hansta.

VI ANSER ATT INSKRÄNKNINGAR I REKREATIONSMÖJLIGHETER PLUS KVARVARANDE SKADOR PÅ DESSA MILJÖER ÄR TILLRÄCKLIG ORSAK ATT AVSKRIVA HELA PROJEKTET.

EN HELHETSBEDÖMNING HURUVIDA PROJEKTETS INVERKAN PÅ HÄLSOTILLSTÄNDET HOS BEFOLKNINGEN KAN SES SOM FÖRSVARBAR BÖR KRÄVAS.

## **GRIMSTA NATURRESERVAT och ARBETSOMRÅDE PÅ NORRA LOVÖ**

Vi lämnar här bara några extra kommentarer. I övrigt se ARGs tidigare skrivelser angående arbetsplan, detaljplaner samt skrivelser till Mark- och miljödomstolen angående Trafikverkets ansökningar avseende tillfälliga hamnar och grundvattenbortledning.

### **Buller och synintryck inom Grimsta naturreservat från hamn och arbetsområde på Norra Lovö**

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 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 och accelererande lastbilar i arbetstunneln. Detta måste utredas. Kan mynningen få annan riktning? Behövs bullerskydd anläggas? Kan kvarvarande skog i så fall bilda bullerskydd, eller kan sådant 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 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.

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. Inga möjliga bullerskyddande åtgärder bör väljas bort pga ekonomi. 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.

Beträffande bullerproblematiken i Grimsta naturreservat hänvisar vi i övrigt till vår skrivelse till Mark- och miljödomstolen angående Trafikverkets ansökan om tillfälliga hamnar, sid 6-12.

### **Påverkan på vegetation och djurliv**

ARGs farhågor kvarstår angående grundvattensänkning i Grimstaskogen, med risker för vegetation och djurliv, inte minst inom våtmarker. Av kommunikationen framgår att större påverkan på grundvattnet än Trafikverket räknat med kan befaras på Lovö med inverkan på jordbruket. En KTH-rapport som vi själva hänvisat till stödjer denna farhåga. Vi befarar att så kan vara fallet även längs andra delar av leden. Beträffande Grimstaskogen har Trafikverket på nya kartor markerat fler sprickbildningar och sprickzoner än tidigare.

Vi anser som tidigare att Grimstaskogen inte är tillräckligt utredd. Vi har uppfattat att denna åsikt delas av Stockholms miljöförvaltning. Vi har i skogen lagt märke till att Trafikverket på vår uppmaning placerat ut två nya grundvattenrör som förhoppningsvis är bättre placerade än tidigare rör med tanke på nuvarande planering av tunnlar.

<p>VI VILL DOCK BETONA ATT DET TAR LÅNG TID ATT ERHÅLLA/SAML ADEKVATA MÄTVÄRDEN FRÅN DESSA. KOMMER DESSA ATT HINNA GE RÄTTVISANDE UTSLAG?</p>
---

Viktigt är dessutom att Trafikverket verkligen kan garantera att marker och biotoper inte kommer att ta skada under framdragandet av tunnarna och borrningen av friskluftsschaktet vid strandpromenaden och inte heller under driftsfasen. Det bör också klarläggas vilka motåtgärder som finns att ta till om påverkan skulle ske.

Det krävs enligt vår mening noggranna undersökningar i Grimstaskogen. Trafikverket upprepar att våtmarkerna inte har kontakt med grundvattendepåerna, något vi ifrågasätter. Som vi tidigare beskrivit har Trafikverket dessutom bara intresserat sig för en del värdefulla våtmarkerna inom Grimstaskogen. Vi önskar därför nu en redogörelse för samtliga våtmarker. Dessutom bör utredas om en generell påverkan liknande den som befaras på Lovö även gäller för Grimstaskogen.

Eftersom berggrunden under Lambarfjärden av Trafikverket beskrivs som svår finns all orsak att misstänka att detsamma gäller berggrunden under Grimstaskogen och därigenom stor risk för grundvattenpåverkan.

Trafikverket anser inte att det friskluftsschakt som planeras vid strandpromenaden i Grimstaskogen kommer att påverka området i någon större utsträckning. ARG har sedan tidigare betonat att schaktet och byggnad ovan jord inte utseendemässigt och genom att avge ljud får störa området. Vi har under sommaren ytterligare studerat området mellan Maltesholmsvägen fram till båtklubben och funnit en mängd skyddsvärda träd, en del av dessa har vi nu registrerat på Trädportalen.

Det är av yttersta vikt att breddning av strandpromenaden eller ny transportväg, som bör undvikas, inte skadar träden i området. I den skogsbacke som friskluftsschaktet planeras har vi funnit träd som sannolikt stödjer värdefulla biotoper, nyckelbiotoper. Vi har tidigare påpekat att friskluftsschaktets placering nära Mälaren kan innebära en risk. Som tidigare finner vi det olyckligt om friskluftsschaktet placeras inom reservatet. ARG önskar kontinuerlig kommunikation med Trafikverket och miljöförvaltningen om den fortsatta planeringen av detta friskluftsschakt.

## **Luftkvalitet**

Som tidigare framfört anser vi det otillfredsställande att ingen rening av avgasluften planeras från ventilationstornen. Utrymme i dessa för kommande bättre teknik bör planeras. Vi är liksom tidigare övertygade om att luften inom Grimsta naturreservat kommer att påverkas negativt av ventilationstornen på Norra Lovö och i Vinsta. Detta måste utredas mer noggrant. Vanligtvis är vindriktningen syd/sydväst eller nord/nordost.

## **OMRÅDEN UTANFÖR GRIMSTA NATURRESERVAT**

Vi har i tidigare skrivelser även mycket kortfattat kommenterat Förbifart Stockholms påverkan på områden utanför Grimsta naturreservat.

Det gäller trafiksituationen, buller, luftkvalitet i närliggande områden som Vinsta, Bergslagsplan och Vällingby. Det gäller störningar av boendemiljöer i Hässelby strand, Hässelby Gård, Vinsta, Kälvesta, Vällingby med stomljud och skakningar under byggfasen.

Det gäller den oacceptabla miljö som skulle skapas vid det monstruösa Hjulstakorset, "Stockholmsporten" och negativ inverkan på Järvafältet. Vi har i kommunikationen även registrerat det stora antalet synpunkter avseende Förbifart Stockholms påverkan på situationen vid Akalla, Hansta naturreservat och Häggvik.

Som tidigare delar vi föreningen Nej till Västerledens åsikter beträffande skadeverkningar och påverkan på rekreativsmöjligheter inom Sätterskogens naturreservat under såväl bygg- som driftsfas.

Vi delar också uppfattningen att Lovös och världsarvet Drottningholms värden, även dess status, är i fara genom Förbifart Stockholm, framförd av bland andra Rädda Lovö och Lovö hembygdsförening samt ICOMOS.

Viktiga kulturområden med värdefulla fornlämningar riskeras längs ledens sträckning, inte minst på Järvafältet.

Vi anser att samtliga tre planerade tillfälliga hamnar är oacceptabla med tanke på rekreativsvärden och Mälaren som drickvattentäkt för ca 2 miljoner människor!!

## **EXTRA KOMMENTAR ANGÅENDE PROJEKTETS ORIMLIGHET OCH BRISTER AVSEENDE ARBETSPLAN**

Trafikverket gömmer sig bakom påståendet att politikerna vill ha Förbifart Stockholm. Den viljan bottnar enligt vår mening oftast i okunskap eller på lobbyverksamhet från mäktiga ekonomiska intressen.

Den svenska demokratin bygger på att offentliga verk och myndigheter till allmänhet och politiker presenterar fakta och beslutsunderlag som inte styrs av politisk vilja och inte styrs av politisk ledning. Trafikverket måste dessutom vara lyhörda för kunskap från ekonomiska intressen oberoende expertis och andra verks expertis, såsom exempelvis Naturvårdsverkets.

**När det gäller Förbifart Stockholm tycks det ha gått till helt tvärtom.**

Man har inte lyssnat till oberoende expertis och inte heller till kritiska röster inom de egna leden. Hos flera myndigheter förefaller inte kritiska röster ha släppts fram, allt för att tillfredsställa den sk politiska viljan.

Trafikverket har satt upp projektmål som redan från början pekade för Förbifart Stockholm. Vägverket och Trafikverket har sedan flera år hamnat i ett försvar av Förbifart Stockholm i stället för att som ansvarigt verk söka efter bästa lösning på kommunikationer inom stockholmsregionen.

**DET ÄR DOCK INTE FÖRSENT ATT VISA PÅ ANSVARSKÄNSLA, FRAMFÖRA DET OLÄMPLIGA I FÖRBIFART STOCKHOLM OCH GE NYA BÄTTRE FÖRSLAG TILL BESLUT!**

Frågetecknen beträffande klimat, natur- och boendemiljöer, hälsa, säkerhet, ekonomi är så stora att det inte är acceptabelt att som Trafikverket hävda att dessa skall lösas efter att arbetsplanen fastställs. Frågetecknen är så stora att det förefaller osannolikt att de kan lösas och då skall givetvis inte fortsatt planerings- och byggverksamhet kunna få klartecken.

Då skall i stället hela projektet avslutas, något hela miljörörelsen ser som en nödvändighet för en sund utveckling i regionen och i Sverige och för Sveriges trovärdighet i klimat och miljöfrågor.

**SLUTLIGEN VILL VI STÄLLA FRÅGAN:  
VARFÖR HAR VI NATIONELLA OCH REGIONALA MÅL  
OCH FÖRESKRIFTER OM DESSA INTE EFTERLEVS??**

Det vilar ett mycket tyngt ansvar på Trafikverket att till politiker och allmänhet förmedla en sanningsenlig väl samlad bild och bedömning. Trafikverkets hittillsvarande hantering av ovanstående frågor har tydliggjort att en oberoende expertbedömning skild från konsortiet för Förbifart Stockholm krävs.

**ALLA OVANSTÅENDE ASPEKTER MÅSTE FÖRTYDLIGAS INNAN  
ARBETSPLANEN KAN PRESENTERAS PÅ NYTT.**

**BRISTERNA IDAG ÄR SÅ ALLVARLIGA ATT ARBETSPLANEN I EN  
OMARBETAD VERSION MÅSTE UTSTÄLLAS PÅ NYTT TILL  
MYNDIGHETER, ORGANISATIONER OCH ALLMÄNHET.**

**HELA PROJEKTET BÖR OMRÖVAS AV EN FRÅN KONSORTIET  
FÖRBIFART STOCKHOLM OBEROENDE EXPERTGRUPP!**

**ARG ANSER ATT FAKTA TALAR SITT TYDLIGA SPRÅK OCH ATT  
FÖRBIFART STOCKHOLM GENAST BÖR AVSKRIVAS!**

## **SYNPUNKTER BETRÄFFANDE KOMMUNICERINGENS GENOMFÖRANDE**

Trafikverket skickade ut materialet under semestertid, precis som utställelsen av arbetsplanen förra året.

Är det för att man inte är medvetna om, eller är det en medveten önskan, att detta skall försvåra besvarandet eftersom människor i stor utsträckning är bortresta, föreningslivet i stor utsträckning ligger nere och även myndigheter och verk har svårigheter att hinna läsa, konferera och sammanställa svar under sommartid?



Vissa har till och med haft svårighet att komma åt att hämta ut Trafikverkets försändelse. Kan inte dessa samråd anstå till hösten då de flesta är tillbaka från semestervistelser?!! Visserligen har klimatförändringar redan börjat påverka även den svenska sommaren negativt men de flesta vill ändå försöka ta vara på den på bästa sätt utan att tvingas ta sig igenom dessa material.

ARG har på grund av denna planering haft svårighet att hinna gå igenom materialet och ge ett fullödigt svar. Den "effektiva tid" som funnits tillgänglig har varit kort och dessutom sammanfallit med sjukdom hos anhörig till huvudansvarig i föreningen. Vi funderade på att begära respit men avstod.

Vår skrivelse är nu på grund av detta mindre strukturerad, sämre sammanfattad och mer svårläst. Vi beklagar detta.

Dessutom har vi nu svårigheter att på ett adekvat sätt hinna kommentera Mark- och miljödomstolens försändelser som kom oss tillhanda under samma period som Trafikverkets. Vi förutsätter att våra och andras kommentarer angående Mark- och Miljödomstolen kommer att beaktas under Trafikverkets fortsatta arbete med arbetsplanen.

Vid genomläsningen har vi lagt märke till att Trafikverket i stort sett genomgående radar upp synpunkter från en viss organisation/brf/person mm och sedan bara besvarar några av dessa.

De svåraste lämnas ofta obesvarade. Trafikverket upprepar ofta ett antal standardformuleringar i svar efter svar. I en del fall stämmer dessa svar med frågeställningen men ofta blir svaren av karaktären "god dag yxskaft".

Som tidigare påpekats svarar Trafikverket inte på synpunkter som berör klimat. Man svär sig fri genom att åberopa regeringens tillåtlighetsbeslut 2009, trots att många nya fakta framkommit sedan dess och Trafikverkets miljöhänsyn nu klargjort att det krävs en minskning av biltrafiken för att kunna nå miljömålen, d.v.s framfört fakta som borde leda till slutsatsen att Förbifart Stockholm är orimlig.

ARG har redan förra året tagit del av ett antal andra organisationers skrivelser beträffande arbetsplanen. Vi har därför kunnat konstatera att Trafikverkets urval av synpunkter i vissa fall varit mycket tveksamma och därigenom har viktig kunskap utelämnats som har stor betydelse för bedömningen av projektets rimlighet.

Trafikverket borde i större utsträckning ha ambitionen att öka sin egen kunskap genom dessa samråd, noggrant studera kritiska synpunkter och referenser och med dessa som grund vid behov göra egna litteratursökningar och utredningar.

**OVANSTÅENDE SYNPUNKTER GÖR ATT VI ANSER ATT TRAFIKVERKET BORDE ÅLÄGGAS ATT GÖRA OM DENNA KOMMUNICERING.**

**Vi hänvisar förutom till ARGs tidigare skrivelse angående arbetsplanen även till ARGs skrivelser till Mark- och miljödomstolen:**

**Yttrande från ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen  
över Trafikverkets ansökan om tillfällig hamn på Norra Lovö.  
Målnummer M 3342-11 Förbifart Stockholm, samt kort kommentar  
angående Målnummer M 3345-11 Sättra varv och M 3343-11 Malmviken.**

**och**

**Yttrande från  
ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen  
över Trafikverkets ansökan om grundvattenbortledning  
Målnummer M 3346-11 Förbifart Stockholm**

**Med vänliga hälsningar,**

**Stig Sjöstedt, ordförande i Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen  
Mobilnummer: 070 - 97 670 46  
mailadress: [stig.r.sjostedt@telia.com](mailto:stig.r.sjostedt@telia.com)**

**Korrespondens:  
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen  
c/o Anne Lundequist  
Abiskovägen 14  
162 68 Vällingby  
mailadress: [grimstaskogen@yahoo.se](mailto:grimstaskogen@yahoo.se)**