

Näringsdepartementet
Transportenheten
Att: Ämnesrådet Elisabet Bodin
103 33 Stockholm
e-post: n.registrator@regeringskansliet.se

Angående överklagande av Trafikverkets beslut om fastställelse av arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm
Diariennr N2013/5840/TE

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen kommenterar härmed Trafikverkets två yttranden över föreningens överklagande och gör dessutom vissa tillägg.

Med denna skrivelse bifogas även handlingar som styrker att ARG är en ideell förening som har rätt att överklaga Trafikverkets beslut om fastställelse av arbetsplan och att undertecknad har rätt att företräda föreningen.

För denna skrivelse aktuella yttranden:

2013-12-04, ärendenummer: TRV 2012/80286
ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen överklagar härmed Trafikverkets beslut: "Fastställelse av arbetsplan för väg E4 Förbifart Stockholm, förändring av väghållningsansvar samt indragning av väg m.m. i Huddinge, Ekerö, Stockholm, Järfälla och Sollentuna kommuner, Stockholms län"

2013-12-12, ärendenr: TRV2012/80286
Trafikverket, Borlänge: Överklagat beslut om fastställelse av arbetsplan för väg E4 Förbifart Stockholm, i Huddinge, Ekerö, Stockholm, Järfälla och Sollentuna kommuner, Stockholms län

2014-01-14, diariennr: N2013/5840/TE
Angående överklagande av arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm.
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogens komplettering angående överklagande av fastställelse av arbetsplan för väg E4 Förbifart Stockholm

2014-02-03, ärendenr: TRV2012/80286
Trafikverket, Borlänge: Överklagande av Trafikverkets beslut om fastställelse av arbetsplan för väg E4 Förbifart Stockholm

För regeringens bedömning av föreningens överklagande hänvisar vi även fortsättningsvis till vår överklagandeskrivelse daterad 4 december 2013 och till vår kompletterande skrivelse daterad 14 januari 2014. Trafikverket har i sina yttranden endast kommenterat fragment av dessa två skrivelser. Trafikverkets kommentarer förändrar ingenting i sak. Med denna skrivelse bifogas och hänvisar vi även till ytterligare 1 kompletterande ARG-skrivelse, se kommentar sid 6.

Trafikverkets yttrande daterad 12 december 2013

I Trafikverkets yttrande daterad 12 december 2013 har verket gjort en ofullständig sammanfattning av vår skrivelse daterad 4 december. Detta gäller såväl lokala frågor som berör Grimsta naturreservat och dess närområden samt Förbifart Stockholms konsekvenser i övrigt.

Vi förvånas över Trafikverkets kommentar till vår skrivelse:

”Trafikverket har i beslutet sid. 23-33 redovisat sin bedömning av frågan om anslutningen av E4 Förbifart Stockholm till väg 261. Trafikverket har inget att tillägga.

Frågan om påverkan under byggtiden regleras inte genom arbetsplanen men behandlas i MKB, främst sid. 324 och sid. 330- 335. Hamnverksamheten är föremål för prövning i mark- och miljödomstolen.”

Vår överklagandeskrivelse angående fastställelse arbetsplan, med hänvisning till tidigare skrivelser, berör så många fler frågeställningar än Lovö, byggperiod och hamnverksamhet. Lovö har vi kommenterat mycket kortfattat i våra skrivelser eftersom vi vet att andra föreningar har mycket större kunskaper om denna del av ledens sträckning. Vi framförde i vår överklagandeskrivelse kritik mot att Trafikverket, Borlänge, inte under sin fastställelseprövning även kommunicerade andra frågor som berör Förbifart Stockholm och som i likhet med Lovöproblematiken enligt vår och många andras mening inte kan anses vara lösta. Vi citerar ur ARGs skrivelse från 4 december 2013:

”Vi anser dock att Förbifart Stockholm fortfarande är ett starkt hot mot Grimsta naturreservats värden. Grundvattenbortförslutning och grundvattenpåverkan kan skada vegetation, sumpmarker och biotoper i Grimstaskogen. Ventilationstorn på Norra Lovö och vid Vinsta kan försämra luftkvaliteten som idag hör till Stockholms bästa. Under den mycket långa byggnadsperioden, 8-10 år, kommer rekreativvärden inom Grimsta naturreservat påverkas mycket negativt på grund av buller, avgaser och synintryck från arbetshamn med transportband, transportväg och arbetstunnel på Norra Lovö. Två tillfälliga VA-ledningar för processvatten från tunnelbygget dras mellan hamnarna på Lovö och klippbranten i Blackeberg vilket likaväl som färje och prämtransporter kan äventyra Mälarevattnet. Även genomförandeavtalet mellan Stockholms Stad och Trafikverket om att hamn vid Tyska Botten även framgent kommer att kunna användas för tunga transporter oroar. I synnerhet om denna hamn kommer att användas för transporter fram och tillbaka till den tillfälliga hamnen på Norra Lovö och för transporter vidare längs Blackebergsvägen. Denna hamn och Blackebergsvägen ligger i omedelbar anslutning till Grimsta naturreservat och dess bestånd av skyddsvärda ekar med rödlistade arter inom Tyska botten.

Vi ser också fortsatt allvarligt på oreparerbara skadeverkningar på andra natur-, kultur- och boendemiljöer längs ledens sträckning. Vi ser fortsatt mycket allvarligt på såväl kort- som långsiktigt negativa konsekvenser

regionalt och nationellt av Förbifart Stockholm såsom ökat bilberoende, försämrat hälsoläge, försämrade möjligheter att bygga ut kollektivtrafiken, kraftigt försämrade möjligheter att uppnå regionala och nationella klimatmål samt transportpolitiska mål.

I september 2013 besvarade ARG Trafikverkets ”Kommunikation från Trafikverket avdelning Planprovning angående arbetsplan för Förbifart Stockholm Kungshatt –Lambarfjärden TRV 2012/80286”.

Förutom att kommentera Lovöproblematiken angav vi en lång rad frågeställningar som borde kräva fördjupning innan fastställelse av arbetsplanen rimligen är möjlig. I Trafikverkets sammanställning av inkomna synpunkter nämns bara delar av vår argumentering angående Lovö, inte övriga frågeställningar, vilket gör Trafikverkets sammanställning bristfällig.

Avseende sakskalet till vårt överklagande hänvisar vi i denna skrivelse till vårt yttrande angående ”Lovökommunikationen” och de frågeställningar som vi där angivit på sidorna 3-7 och till vår överklagandeskrivelse angående detaljplanerna rörande Förbifart Stockholm. I den senare har flertalet frågeställningar angivna i ”Lovökommunikationen” kommenterats. Vi hänvisar även till ARGs tidigare skrivelser angående arbetsplan och ARGs yttranden angående Trafikverkets ansökningar till Mark- och miljödomstolen avseende tillfälliga hamnar och grundvattenbortförelse.”

Vi har på sidorna 46-50 i vår kompletterande överklagandeskrivelse, januari 2014, avsnitt ”L. Kompletteringar vid Trafikverkets fastställelseprovning” kommenterat att ARG 4 september 2013 till Trafikverket, Borlänge, framförde krav på kommunikering av ett stort antal frågeställningar, förutom ”Lovöproblematiken”, innan fastställelse av arbetsplanen. På dessa sidor återger vi de aspekter och frågeställningar som vi framhöll på sidorna 3-7 i ARGs yttrande över ”Kommunikation från Trafikverket avdelning Planprovning angående arbetsplan för Förbifart Stockholm Kungshatt – Lambarfjärden TRV 2012/80286” och som ARG hävdade borde kommuniceras.

I Trafikverkets fastställelsehandling/beslut angående arbetsplanen nämns ett antal synpunkter som inkommit förutom de som berörde Lovö. Att inte ta upp ovan nämnda del av ARGs skrivelse med krav på ytterligare kommunikering ser vi som ett allvarligt formellt fel av Trafikverket, Borlänge, vilket i sig är ett tillräckligt skäl att ogiltigförklara Trafikverkets fastställelsebeslut.

Vi anser det vara nödvändigt att ett flertal aspekter, negativa konsekvenser, risker och olösta problem med projektet Förbifart Stockholm utreds, kommuniceras och bedöms på nytt innan beslut angående fastställelse av arbetsplanen kan göras.

Beträffande bygg- och hamnverksamhet anser vi att projektet Förbifart Stockholm omfattar så lång byggnadsperiod, 8-10 år, att bygg- och hamnverksamheten ur många aspekter mer bör betraktas som permanenta verksamheter. De täcker exempelvis större delen av ett barns uppväxttid och för många huvuddelen av ett pensionärs liv.

Det är rimligt att kräva, vilket ARG med flera gör, att konsekvenserna av bygg- och hamnverksamheten skall beaktas även när det gäller bedömning av arbetsplan och detaljplaner. Vi åberopar därför även fortsättningsvis våra framförda synpunkter avseende bygg- och hamnverksamhet inom ramarna för vårt överklagande av arbetsplanens fastställelse.

Bristande möjlighet överklaga störningar under byggtiden

I Trafikverkets yttrande daterad 12 december 2013 står som tidigare citerat:

*”Frågan om påverkan under byggtiden regleras inte genom arbetsplanen men behandlas i MKB, främst sid. 324 och sid. 330- 335.
Hamnverksamheten är föremål för prövning i mark- och miljödomstolen.”*

I Trafikverkets yttrande, 2013-03-27, över mark- och miljödomstolens protokoll 2012-11-20 om tillstånd till grundvattenbortledning och annan verksamhet för byggande och drift av väg E4 Förbifart Stockholm, mål nr M 3342-11, 3343-11, 3345-11, 3346-11 och 1206-12 står på sidan 44:

*”Tunneldrivningen i sig är inte föremål för prövning i målet, varken som huvudverksamhet eller som följdverksamhet till vattenverksamheten.
Byggandet av tunneln prövas istället fullt ut i arbetsplanen.”*

”Några särskilda villkor för störningar under byggtiden anges vanligtvis inte i arbetsplanen. Dessa frågor hanteras istället inom ramen för tillsyn enligt 26 kap. MB.”

Länsstyrelsen skriver i sitt avslagsbeslut angående överklagande av Stockholms detaljplaner avseende Förbifart Stockholm:

”Beträffande vad som anförts om störningar under byggtiden får detta prövas vid genomförandet.”

ARG kan således konstatera att Trafikverket i sitt yttrande över ARGs överklagande av fastställelse av arbetsplanen hävdar att påverkan under byggtiden inte regleras i arbetsplanen och hänvisar till tillståndsansökan om hamnverksamhet i mark- och miljödomstolen. I yttrande till tillståndsansökan i mark- och miljödomstolen hänvisar Trafikverket i fråga om tunneldrivning till arbetsplanen men konstaterar samtidigt att några särskilda villkor för störningar under byggtiden vanligtvis inte anges i arbetsplanen. Länsstyrelsen säger att störningar under byggtiden får prövas vid genomförandet.

Störningar under bygg-fasen, inte minst i form av buller, i naturområden och därav följande negativ inverkan på friluftsliv och rekreativvärden behandlas enligt vår mening mycket styvmoderligt av Trafikverket. ARG tolkar ovanstående som att det åtminstone för vissa störningar under byggfasen inte finns någon möjlighet för föreningar eller sakägare att överklaga dessa och ingen instans att vända sig till om

inte Regeringen agerar. Detta är extra allvarligt med tanke på projektets mycket långa byggperiod, 8-10 år.

ARG önskar få ta del av hur Regeringen ser på Trafikverkets och Länsstyrelsens kommentarer som vi citerat på föregående sida. ARG anser att dessa kommentarer tyder på att frågor om störningar under byggfasen hamnar mellan stolarna och att prövningen av arbetsplanen, detaljplaner och/eller villkor för byggverksamheten genomförs på felaktiga grunder.

Trafikverkets yttrande daterad 3 februari 2014

I Trafikverkets yttrande daterad 3 februari 2014 över ARGs komplettering av överklagande av fastställelse av arbetsplan daterad 14 januari 2014 står:

”De synpunkter och argument som ARG framför i sitt överklagande är sådana som Trafikverket känt till vid sin fastställelseprövning. Trafikverket har inget att tillägga utöver det som framgår av beslutet.”

ARG förutsätter att Näringsdepartementet och Regeringen inte nöjer sig med Trafikverkets enligt vår mening ovidkommande och endast delvis korrekta kommentar utan skapar sig en egen uppfattning av föreningens överklagande.

Eftersom ARG tillskrivit först Vägverket och sedan Trafikverket i ett flertal skrivelser, alltsedan utredningen om Nordsydliga förbindelser i Stockholmsregionen inleddes, bland annat avseende arbetsplanen, är det givetvis så att Trafikverket sedan tidigare känner till flertalet av föreningens synpunkter i frågan. Detta finner vi dock som sagt ovidkommande eftersom vi nu vänder oss till Regeringen angående problem och aspekter på projektet som enligt vår mening inte är lösta. De två dokument med delvis ny argumentering och delvis nya faktauppgifter som vi hänvisar till i vår komplettering av överklagandet har Trafikverket dessutom inte tagit del av före beslut om fastställelse av arbetsplan.

ARGs komplettering, daterad 14 januari 2014, bestod av två dokument som vi insände till Regeringen, Näringsdepartementet:

- a) Kompletterande skrivelse till överklagande:
N2013-5840-TE_ARG_overkl_kompl_arbetsplan_Forbifart_Sthlm.pdf
- b) Bilaga: 20130916_ARG_overklagan_Lst_Dp_Forbifart_Sthlm.pdf

Skrivelse a) är främst en genomgång och bedömning av hur projektet Förbifart Stockholm uppfyller Regeringens tillåtlighetsbeslut med villkor och Länsstyrelsens villkor angående arbetsplanen. Vi avger också ett flertal kommentarer till Trafikverket, Borlänges prövning och fastställelsehandling avseende arbetsplanen. I skrivelse a) hänvisar vi i stor omfattning till skrivelse b) som beträffande många aspekter är mer heltäckande i sin redovisning. Dessa två skrivelser kompletterar varandra. För att kunna göra en rättvisande bedömning av ARGs överklagande krävs därför att Näringsdepartementet/Regeringen gör en ”parallell” genomgång och bedömning av innehållet i dessa två skrivelser.

ARG bifogar med denna skrivelse ytterligare 1 kompletterande skrivelse

Förutom ovan nämnda ARG-skrivelser hänvisar vi nu även till vår skrivelse till Mark- och miljödomstolen, insänd 28 februari 2014, i vilken vi kommenterar och överklagar Länsstyrelsens avslagsbeslut beträffande ARGs överklagande av Stockholms detaljplaner för Förbifart Stockholm. Vi bifogar detta dokument: 2014_02_ARG_kompl_overklag_Dp_Forbifart_Sthlm.pdf.

I detta bifogade dokument betonar vi inledningsvis, sid 4- 7, att Förbifart Stockholm på en rad punkter bryter mot Plan- och bygglagen och Miljöbalken. Vi hävdar också att projektet bryter mot en rad nationella och regionala miljökvalitetsmål samt ett flertal av de transportpolitiska delmålen. Beträffande denna bedömning hänvisar vi bland annat till rapporten och effektbedömningen "E4 Förbifart Stockholm, VST_001" genomförd av WSP och Trafikverket, godkänd maj 2013.

Vi vill också uppmärksamma Regeringen på tabell 2.4, sid 10 i ovan nämnda rapport. I denna återfinns två olika uppgifter för samhällsekonomisk investeringskostnad för Förbifart Stockholm, drygt 33 miljarder respektive drygt 43 miljarder. För den högre summan utgår rapportförfattarna från en sannolikhetsnivå på 85 % att kostnaden inte skall överskridas, vilket enligt uppgift skall vara ett korrekt sätt att ange investeringskostnad. Således bör 43 miljarder nu vara den aktuella investeringskostnaden för Förbifart Stockholm.

Hässelby 19 mars 2014

Med vänlig hälsning



Stig Sjöstedt
ordförande o. firmatecknare i
Arbetsgruppen Rädde Grimstaskogen
mobil: 070 – 976 70 46

Postadress:
Arbetsgruppen Rädde Grimstaskogen
c/o Anne Lundeqvist (sekreterare)
Abiskovägen 14, lgh1203
162 68 Vällingby

e-post: grimstaskogen@yahoo.se

BILAGOR:

Handlingar som styrker ARGs rätt att överklaga Trafikverkets beslut om fastställelse av arbetsplan och undertecknads rätt att företräda föreningen:

2014_03_19_foreningen_ARG_enl_MB.pdf

ARGs överklagandeskrivelse till Mark- och miljödomstolen, insänd 28 februari 2014, angående Länsstyrelsens avslagsbeslut beträffande överklagande av Stockholms detaljplaner för Förbifart Stockholm:

2014_02_ARG_kompl_overklag_Dp_Forbifart_Sthlm.pdf