

**Nacka Tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Avdelning 4
Box 1104
131 26 Nacka Strand**

Trafikverkets yttrande 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 3342-11, 3343-11, 3345-11, 3346-11 och 1206-12.

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen lämnar här kommentarer till ovanstående handling. Vi vill betona att vi framfört våra synpunkter genom att kommentera under flertalet punkter i avsnitt A-G. Vi har kommenterat domstolens, remissinstansers, organisationers och vissa sakägares frågor och synpunkter och Trafikverkets svar avseende dessa. Vi antog att detta var vad som förväntades och krävdes för att ge en bild av föreningens synpunkter avseende de frågeställningar som domstolen valt att lyfta fram i denna remissomgång. För att få en helhetsbild av föreningens synpunkter krävs dock dessutom en förnyad läsning av föreningens skrivelser till Mark- och miljödomstolen från januari och september 2012.

Inledning

Våra kommentarer i denna skrivelse ger som sagt inte en fullständig bild av föreningens åsikter utan måste samläsas med tidigare insända skrivelser till Mark- och miljödomstolen.

Sammanfattningsvis kan sägas att Trafikverkets kommentarer och svar i ovanstående handling inte förändrar ARGs inställning, exempelvis om hur villkor bör ställas. Vår uppfattning att en stark reglering/ villkorsgivning krävs har i stället förstärkts. Genom detta material har vi fått ta del av vissa delar av remissinstansers, andra föreningars och sakägares synpunkter och farhågor. Vi finner att många av våra synpunkter delas av såväl remissinstanser som föreningar och privatpersoner. Detta gäller bland annat bullerfrågor, risker med grundvattenbortledning i naturmiljöer och risker för påverkan på Mälaren och andra vattendrag.

Vi anser att Trafikverket i många fall ger ofullständiga svar och inte svarar på själva frågeställningen. Vi har även reagerat på att Trafikverket helt undanhållit att svara på ett flertal synpunkter/frågor som domstolen valt ut från olika yttranden. Ofta radas flera synpunkter upp efter varandra men bara någon/några av dessa besvaras. I de många fall Trafikverket endast eller mestadels hänvisar till bilagor blir det svårt för läsaren att veta om framförd synpunkt beaktats eller inte. Det borde i många fall ha varit möjligt för Trafikverket att kortfattat sammanfatta vad som framgår i bilagan och som specifikt berör frågeställningen eller framförd synpunkt. I många fall hänvisar Trafikverket till samråd som skall genomföras och utmynna i åtgärdsplaner, kontrollprogram mm innan eller under byggfasen. Utfallet av dessa kan läsaren och remissinstanser givetvis inte bedöma. Vissa av dessa kan dock enligt Trafikverkets kommentarer nu vara slutförda, men dessa har läsaren inte fått ta del av. ARG anser det nödvändigt att en ny remissrunda genomförs innan huvudförhandling i vilken dessa program och en rad frågeställningar som inte är besvarade eller lösta kommuniceras.

Tillstånd till grundvattenbortledning och annan verksamhet för byggande och drift av Förbifart Stockholm

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

A. Komplettering i mål M 3346-11

1. – 4. Inga kommentarer från ARG	
5. Yrkande 1.9 i den del som avser tillstånd för Natura 2000-området Hansta ...	4
6. Yrkande 1.9 om skyddade områden	7
7. Yrkande 1.9 om artskyddsförordningen.....	19
9. Yrkande 1.12 om verkställighet.....	19
10. Villkor 2.2 om bortledning av grundvatten för schakt	21
11. Prövotidsvillkor 2.3 om inläckage i berganläggningar och yrkande 1.15 om åtgärdsplan och delegation	21
10 och 11 Extra kommentarer från ARG	24
12. Påverkan av grundvattenbortledning – sättningar i mark.....	25
13. Villkor 2.6 om skördeskador	25
16. Villkor 2.9.1 om luftburet buller	25
17. Villkor 2.9.3 om vibrationer	26
18. Villkor 2.9.4 utsläpp till vatten och villkor 2.4.2 tillförsel av vatten till ytvattendrag.....	26
19. Villkor 2.10 om kontroll	27
20. Tätningsmedel	27
21. Åtaganden.....	28
22. Underlaget för prövningen	29
23. Uppdatering av Trafikverkets yrkanden	29
24. Reningsanläggningar (avser även M 3342-11, 3343-11 och 3345-11)	29
B. Sakägarfrågor (M 3342-11, 3345-11 och 3346-11)	29

C. Bemötande av synpunkter i M 3342-11, 3343-11, 3345-11 och 3346-11

1. Statliga myndigheter	
1.2 Länsstyrelsen i Stockholms län	31
1.3 Naturvårdsverket	33
1.4 Naturvårdsverket	35
1.5 SGU	35
2. Kommuner, kommunala bolag	
2.4 Stockholms stad, kommunstyrelsen	36
2.5 Stockholms stad Miljö- och hälsoskyddsnämnden.....	36
2.6 Stockholm Vatten	37
2.7 Sundbybergs stad	40

3. Organisationer	
3.1 Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG	40
3.2 Föreningen Rädda Lovö	43
3.3 Stockholms Naturskyddsförening o. Naturskyddsföreningen i Stockholms län.....	43

4. Sakägare och andra intressenter	43
--	----

D. Bemötande av synpunkter i M 1206-12

1. Föreningen Rädda Lovö	45
2. Statens fastighetsverk	45
3. Naturskyddsföreningen	45

E. Tidsplan för målens handläggning	45
--	-----------

F. Förslag till huvudförhandlingsplan	45
--	-----------

G. Domstolens läsning av Trafikverkets yrkanden i M 3346-11 (fortsättning från avsnitt A)

Tillstånd till verksamheter	46
Tillstånd och dispens för skyddade områden	48

Allmänt villkor	49
Villkor för verksamhet avseende schakt i jord och berg	49
Prövotid för skadereglering	50
Anmälan av fråga om ersättning under prövotiden	50
Inläckage i berganläggningar	50

Villkor kopplade till områdesskydd	52
Villkor om skördeskador skadereglering i vissa fall	53
Villkor om luftburet buller, stomljud och vibrationer	53
Villkor om utsläpp till vatten	55
Villkor om omläggning av Stordiket	56

Arbetstid	56
Oförutsedd skada	56
Verkställighet	57
Miljökonsekvensbeskrivning	59

A. Komplettering i mål M 3346-11

1 - 4

ARG lämnar inga kommentarer till punkt 1-4 eftersom vi uppfattar att dessa i första hand innehåller preciseringar och förklaringar.

5. Yrkande 1.9 i den del som avser tillstånd för Natura 2000-området Hansta

ARG vidhåller att Trafikverket måste ansöka om tillstånd enligt 7 kap. 28a § miljöbalken. På denna punkt har ARG fått hjälp av miljöjurist att formulera varför detta är skäligt. Under denna text återfinns ARGs samrådsskrivelse i vilken vi ifrågasätter Trafikverkets bedömning av påverkan på Natura 2000-området.

Tillstånd enligt 7 kap. 28a § miljöbalken:

För Natura 2000-områden gäller särskilda krav. 7 kap 28 a § MB kräver tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Ett sådant tillståndskrav innebär dessutom särskilda krav på den MKB som ska göras inför prövningen. MKB:n ska göra det möjligt att bedöma förutsättningarna i 7 kap 28 b-29 §§ MB. Någon sådan prövning har inte gjorts i detta ärende, men ARG hävdar att sådan krävs då Förbifart Stockholm riskerar att medföra betydande skada på Natura 2000-området Hansta (SE 0110317) genom bland annat ökat nedfall av kväve och partiklar samt grundvattenpåverkan.

Miljöbalkens bestämmelser om skydd av Natura 2000-områden bygger helt på EU-rätt, Rådets direktiv 92/43/EEG om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter. Effektivt genomförande av EU-rätten förutsätter en utredning enligt art 6.3 i habitatdirektivet, inkluderande bland annat att arters och livsmiljöers skyddsbehov är helt klarlagda. Om det inte på objektiva vetenskapliga grunder kan uteslutas att en planerad verksamhet kan medföra påverkan av betydelse för ett område kan den inte godtas, de s k Waddenzeekriterierna. En sådan utredning saknas i detta ärende. Sådana allvarliga brister i ett beslutsunderlag vad gäller möjlig och tillåten påverkan på ett Natura 2000-område kan t ex inte uppvägas av att grundläggande frågor istället tas upp i kontrollprogram som fastställs, ibland år, efter att verksamheten har påbörjats.

När prövning enligt 7 kap 28a § MB görs får enligt förarbetena (prop 2000/01:111 sid 68) prövningsmyndigheten tillåta verksamheten eller åtgärden först efter att ha förvissat sig om att den är förenlig med direktivet. Det betyder att myndigheten måste förvissa sig om att verksamheten eller åtgärden, ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder, inte kan skada livsmiljön. En särskild MKB/del av MKB måste i detta fall göras där skyddsvärda livsmiljöer och arter noggrant beskrivs samt den planerade verksamhetens förväntade påverkan på dessa klart framgår.

Även om Mark- och miljödomstolen inte delar vår bedömning att särskild prövning enligt 7 kap 28 a § MB behöver komma till stånd, finns ändå i nu aktuell arbetsplan och MKB behov av att uttömmande utreda på vilket sätt den planerade

verksamheten kan komma att påverka Natura 2000-områdena. Kravet på underlag i 6 kap 7 § fjärde stycket gäller även om det inte är klart att en verksamhet eller åtgärd är tillståndspliktig enligt 7 kap 28 a §. Trafikverket har inte visat att Förbifarten inte riskerar att påverka Natura 2000-området Hansta på ett betydande sätt.

Beslutsunderlaget, inkluderande MKB, är således trots vissa kompletteringar fortfarande undermåligt, särskilt i förhållande till påverkan av Natura 2000-område. Praxis från Mark- och miljööverdomstolen bekräftar också att kravet på att det ska finnas ett underlag som redovisar eventuell påverkan på Natura 2000-områden är vidare än tillståndsplikten i 7 kap 28 a §, se MÖD 2002:78. Påverkan behöver därmed inte vara betydande för att kravet på utredning ska gälla.

Beträffande påverkan och risker för Natura 2000-området Hansta hänvisar ARG till vårt samrådsyttrande från 2013 som här återges i sin helhet.

”ARG kan inte finna att projektet Förbifart Stockholm uppfyller Miljöbalkens krav, se MKB, sid 8-9, Bedömningsgrunder Miljöbalken, avseende ett Natura 2000-område, i detta fall Hansta. Projektet kan uppenbarligen leda till skada genom grundvatten-påverkan och/eller kvävenedfall.

Det saknas dessutom inte alternativ till Förbifart Stockholm. Vägen kan dras på annat sätt, visat exempelvis genom Diagonal Ulvsunda. ARG förordar dock kollektivtrafikutbyggnad som visats vara ett avsevärt miljövänligare alternativ, exempelvis i Vägverkets redovisning av Kombinationsalternativet. Regeringens tillåtighetsbeslut avseende Förbifart Stockholm kan rimligen inte diskvalificera alla andra alternativ.

Beträffande utformningen av Förbifart Stockholm kan också sägas att dragning i öppet tråg nära Natura 2000-området ytterligare ökar belastningen avseende kvävenedfall i Hansta. Det finns flera andra skäl, bland annat den lokala boendemiljön, som gör detta öppna tråg olämpligt.

Trafikverket hävdar att projektets grundvattenpåverkan inte kommer att skada Natura 2000-områdets vegetation. ARG har inte möjlighet att bedöma detta men konstaterar att området enligt MKB har skyddsvärda arter och vegetation som är mycket känslig för ändrade vattenförhållanden. En viss tveksamhet om reservatets hydrogeologiska karaktär känner tydligen Trafikverket eftersom verket just nu slutför hydrologiska undersökningar och provpumpningar i Hansta naturreservat, i anslutning till den planerade trafikplatsen Akalla.

Beträffande kvävenedfall hänvisar Trafikverket till en utredning från 2008:

”Nedfall av kväve vid Hansta Natura 2000-område, beräkningar inom projektet Förbifart Stockholm. Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, SLB -ANALYS, LVF 2008:30, december 2008”.

Utredningen visar att Förbifart Stockholm ökar kvävenedfallet i Natura 2000-området måttligt jämfört med Trafikverkets nollalternativ, i medeltal 0,12 kg per hektar och år och som högst 0,25 kg per hektar och år. Man räknar med att kvävenedfallet skall bli 5,7-6,0 kg per hektar och år 2030

vilket är i överkant av vad Naturvårdsverket anser vara den kritiska belastnings-gränsen, 5-6 kg per hektar och år. Vi finner detta illa nog.

Dessutom anser vi att utredningen nu är inaktuell och att betydligt högre nedfall kan befaras. Utredningen är 4-5 år gammal och under den tiden har mycket ny kunskap vunnits. Vad vi erfarit har förhoppningarna om en "renare" bilpark 2020-2040 dämpats rejält under dessa år. Regeringen talade och skrev i samband med tillåtighetsbeslutet om en fossiloberoende bilpark år 2030.

Denna önskedröm har enligt forskare och även Trafikverkets egna experter ingen förankring i verkligheten, se exempelvis Trafikverkets publikationer "*Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan*" Publikation: 2010:095 och "*Samlat planeringsunderlag för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan*" Publikationsnummer: 2012:152. Av allt att döma kommer såväl elbilar som biobränsle drivna fordon spela en fortsatt blygsam roll under de närmaste decennierna och utvecklingen är mycket osäker. Detta gäller än mer om biltrafiken tillåts växa i den utsträckning som projektet Förbifart Stockholm förutsätter. Enligt arbetsplanen förutspås 69% trafikökning i Stockholmsregionen till 2035. Sedan 2008 har i synnerhet antalet dieslbilar ökat kraftigt vilket leder till ökade partikel- och kväveutsläpp. Av allt att döma kommer diesel ha stor inverkan på utsläpp från såväl privatbilar som tung trafik under decennier framöver.

ARG anser således att en ny utredning krävs avseende kvävenedfall i Hansta. Den bör inte bara jämföra med Trafikverkets nollalternativ utan även med ett kollektivtrafikbaserat alternativ i vilket biltrafiken förväntas minska med 25% till 2030. Detta i enlighet med de krav som ställs på storstadsregioner för att Sveriges klimatmål skall kunna nås. Vi finner det anmärkningsvärt och omdömeslöst att Trafikverket envisas med att jämföra Förbifart Stockholm med ett nollalternativ som 2030-2035 skulle innebära att regionen har mer än dubbelt så höga koldioxidutsläpp (och även utsläpp av andra avgaser och partiklar) från vägtrafiken jämfört med det som krävs för att klimatmålen skall nås. Att sedan försvara byggnationen av Förbifart Stockholm med att den "bara" försämrar läget något jämfört med nollalternativet är barockt.

ARG finner det uppenbart att Hansta Natura-2000-område kommer att utsättas för en betydligt större belastning om Förbifart Stockholm byggs. Området kommer då påverkas från två stora motorleder. Såväl ökad privatbilism som tung trafik, som i stor utsträckning förväntas gå på Förbifart Stockholm, kommer närmare området. Dessutom förväntas trafikapparaten vid Häggvik utsättas för betydande ökning av trafiken jämfört med idag. Sollentuna kommun har redan uttryckt stor oro över rådande och framtida avgas- och partikelhalter i och kring Häggviks trafikapparat. Av Kapacitetsutredningen framgick att tillfartsvägar till Förbifart Stockholm kommer att få svåra köproblem:

”13.4.1 Vägnätets trängsel sprider sig sannolikt utåt

År 2025 är Förbifart Stockholm utbyggd, vilket gör att trafiken sannolikt kommer att öka vid infarterna vid Förbifarten och Yttre tvärleden. Det kommer då sannolikt att bli ökad köbildning på delar av E4, E4/E20 och E18, exempelvis norr om Södertälje och söder om Arlanda. Trängsel kommer också att uppstå på delar av Södertörnsleden och Norrortsleden samt på Rotebroleden, som samtliga är vägar där kapacitetsefterfrågan ökar när Förbifarten är utbyggd.”

En viktig aspekt som Trafikverket inte tryckt på och som bör utredas vidare är inverkan av buller. Djur- och fågellivet skulle säkerligen påverkas mycket negativt vid bygge och även vid färdig väg. Inte minst gäller detta vid fåglarnas häckningsperioder.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen anser sammanfattningsvis att Förbifart Stockholm utgör ett allvarligt hot mot natur-, kultur- och boendemiljöer längs hela sin sträckning och att Natura 2000-området Hansta är ett exempel på detta. Dessutom påverkar projektet mycket negativt regionens och Sveriges möjligheter att uppnå klimatmål och minska utsläpp av för natur, djur och människor skadliga avgaser och partiklar. Den utredning från 2008 avseende kvävenedfall i Natura 2000-området Hansta som Trafikverket hänvisar till visar på negativ påverkan av Förbifart Stockholm men underskattar ändå sannolikt kraftigt problematiken. Utredningen är nu 4-5 år gammal och bör uppdateras med dagens mindre positiva syn på hur fordonsflottans utsläpp kommer att kunna minskas framöver. Denna utredning bör således göras om och därigenom samrådet i sin helhet.”

Hässelby 11 mars 2013
Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

6. Yrkande 1.9 om skyddade områden

Bilaga 3: Åtgärder inom berörda naturreservat

Ekologigruppen som sammanställt denna bilaga intygar naturreservatens betydelse och värde med tanke på naturupplevelser, friluftsliv, rekreationsvärde, biologisk mångfald och som spridningskorridorer.

Grimsta naturreservat

Beträffande Grimsta naturreservat skriver gruppen bland annat, se sid 8 (79):

”2.1.5 Ekologiska samband

Grimsta naturreservat ingår Görvälnkilen där den utgör en viktig spridningslänk på grund av sin storlek. Naturreservatet ligger isolerat och omgärdas till stor del av stora bostadsområden. Närhet till Mälaren gör dock att det finns relativt goda spridningssamband till likartade miljöer på norra Lovö. Det är framför allt kopplingen till Lovö som gör att

det finns spridningsmöjligheter till andra grönområden utmed Mälaren. Inom Mälaronrådet bedöms det finnas goda spridningsmöjligheter för arter knutna till gammal tall och här kan Grimsta naturreservat utgöra en stark spridningskärna. Även arter knutna till ek bedöms ha goda förutsättningar att sprida sig inom Mälaronrådet.

2.1.6 Störning

Inga direkta störningar finns inom naturreservatet. Det finns ett par mindre marinor i reservatet och en skjutbana men verksamheten bedöms inte vara av sådan art att det är några större störningar för omgivande djurliv.

Bakgrundsnivån uppmättes inför arbetsplanen, ungefär mitt emot hamnen på Norra Lovö, till 42-50 dB(A). Motsvarande mätning från 1996 uppmättes bakgrundsnivån till 40-50 dB(A).

2.2 Friluftsliv och rekreation

Grimstaskogens det största friluftslivsområdet i Västerort och ingår i Görvälnkilen. Samtliga upplevelsevärden finns representerade inom Grimstaskogen (RTK, 2004). Grimstaskogen har ett stort upptagningsområde och utgör ett viktigt friluftsområde. Landskapet karaktäriseras av närheten till Mälaren och sprickdalslandskapet, vilket ger lerfyllda dalgångar med moränklädda sluttningar och berg i dagen på höjderna. Mälarstranden i Grimstaskogen består av gles tallskog med uppstickande hällar och delvis dramatiska höjdskillnader mot vattnet. Strandskogen är till stora delar en naturstrand som är sammanhållen längs en lång sträcka och bara bryts av småbåtshamnarna vid Grimsta och Kvarnvikens båtsällskap samt strandbaden Kanaanbadet och Maltesholmsbadet. Strandpromenaden längs Mälaren är mycket välanvänd och är en del i den strandpromenad som löper från Alvik och vidare förbi Hässelby.”

Dessa citat bekräftar värden som ARG betonat i tidigare skrivelser, Som synes betonar Ekologigruppen betydelsen av sambandet mellan Grimstaskogen och Mälaren när det gäller naturupplevelser och även betydelsen av sambandet med Norra Lovö när det gäller funktionen som spridningslänk. Dessa aspekter utgör ytterligare skäl till att hamnen med arbetstunnel och transportvägar för lastbilar och stenkross på Norra Lovö skulle få en mycket stor negativ inverkan under byggfasen beroende på såväl buller som synintryck. Avverkning av skog, bygg- och hamnverksamhet och därav följande skador på Norra Lovö skulle långt efter och kanske bestående påverka upplevelsen vid Lambarfjärden på såväl vatten som på land på Norra Lovö och i Grimstaskogen och negativt påverka spridningskorridorrens funktion.

Fortsättningen av sid 8 och sid 9 är väl värd för att förstå värdet för friluftsliv och rekreation inom Grimsta naturreservat.

”2.2.1 Värden för friluftsliv och rekreation i Grimstas naturreservat

Av de sju upplevelsevärdena återfinns samtliga i Grimstaskogen, men vissa i ganska liten utsträckning. Värdet Orördhet och trolska miljöer finns i de mindre ytor med skog som är över 100 år och mindre arealer med trolska naturmiljöer. Värdet skogskänsla finns också eftersom skogsområdena är över 4 ha, och merparten av dessa anses vara av mycket högt värde. Av områden som bedöms ha värdet utblickar och öppna landskap finns små partier, och i områdets södra del finns en utsiktsplats. Odlingslotter, skogsbryn och ett område med variations- och artrik miljö bidrar till Grimstaskogens värde för variationsrikedom och naturpedagogik. I norra Grimstaskogen finns en aktiv 4Hgård, som (ARGs kommentar: Det finns ingen 4Hgård i området.) kombinerat med kulturhistoriska bebyggelsemiljöer och enstaka fornlämningar ger Grimstaskogen värdet kulturhistoria och levande landsbygd.

Vad gäller aktivitet och utmaning finns flera aktivitetsanläggningar badplatser, vandrings- och ridleder, samt aktivitetsområden på vattnet. Flertalet serviceanläggningar, parkeringsplatser liksom närhet till spårbunden kollektivtrafik bidrar till att Grimstaskogen har mycket höga och höga värden vad gäller service och samvaro. (RTK 2004)

Enligt Stockholms stads sociotopkarta, består Grimstaskogens kvaliteter i att det är en grön oas som skänker skogskänsla, rofylldhet och naturupplevelser. Skogsområdet används för och inbjuder till naturlek, promenader, cykling och ridning, vilket återspeglas i ett system av gångvägar, stigar och ridstigar. För löpträning finns två belysta motionsspår i Grimstaskogen, ett spår på 5 km och ett spår på 3 km. Strax norr om själva Grimstaskogen ligger Grimsta IP, hemmaplan för fotbollsklubben Brommapojkarna. Vid Grimsta idrottsplats finns även ishall, motionscentral, bollplaner och Grimsta ridanläggning. Ridanläggningen med stallar, två ridhus, rasthagar och uteridbana hyrs ut av Stockholms stad till Vällingby Ridcenter som bedriver ridskola där. Ryttare kan utgå från stallarna och rida ut på ridstigar i Grimstaskogen. Strandpromenaden längs Mälaren är ett mycket välanvänt och attraktivt stråk. Längs strandpromenaden och i anslutning till Grimstaskogen ligger två badstränder, Kaananbadet och Maltesholmsbadet. Baden, främst Kaananbadet (tillgång till stor parkering), lockar besökare från stora delar av nordvästra Stockholm. I området finns två båtklubbar, Grimsta båtsällskap söder om Maltesholmsbadet med ca 150 båtar och Kvarnvikens båtsällskap med ca 250 båtar. Vid Kvarnviken har Intresseföreningen Råcksta Sjöhage en stor båtuppläggningsplats som betjänar ett flertal båtklubbar med över 600 vinteruppläggningsplatser. Under sommarperiod en används ytan som parkeringsplats för besökare i området. I området finns också Ångby båtklubbs vinteruppläggningsplats med ca 100 platser. Vid Kaananbadet ligger Stockholms paddlarklubb, som hyr ut kanoter, för paddling i Lambarfjärden. Bromma-Vällingby skid- och orienteringsklubb, som anordnar orientering och skidåkning finns också i området. Grimsta pistolskyttebana ligger också här. Centralt i Grimstaskogen ligger Stugängen i en

glänta. Det är ett område med 32 kolonistugor. Stugorna har funnits på platsen sedan mitten av förra seklet. Stugängens koloniförening ingår i Svenska Förbundet för Koloniträdgårdar och Fritidsbyar (<http://stugangen.wordpress.com/>).

Friluftaktiviteter i Grimstas naturreservat

- Promenader
- Löpträning
- Ridsport
- Bad
- Båtliv, fritidsbåtar och paddelklubb.
- Odling vid kolonilotter.
- Orientering
- Skidåkning.
- Skytte.”

ARG saknar ändå vissa inslag i beskrivningen, inte minst vintertid. Skidåkning nämns men inte den mycket omfattande användningen av Lambarfjärden då isen ligger vintertid. Det brukar vara rena folkvandringar med mängder av människor från när och fjärran, många åker skridskor och skidor på isen. Vikingarännet på skridskor passerar om isarna bär i februari.

Sommartid nämns bad och paddelklubb men fjärden brukar också kunna vara fylld av segelbåtar vid tävlingar mm. Det goda sportfisket från strand och båt är välkänt.

Många av ovanstående verksamheter skulle påverkas mycket negativt, vissa skulle mer eller mindre omöjliggöras av den hamn- och byggverksamhet, med land- och sjötransporter, som planeras vid byggnation av Förbifart Stockholm. ARG befärar att intresset för reservatet och aktivitetsmöjligheter inom detta med omgivningar skulle minska dramatiskt och att det skulle ta åtskilliga år efter byggnadsperioden att återställa detta intresse. När vanor bryts så kan de vara svåra att återupptas, i synnerhet nyttiga sådana.

Vi i ARG har valt att ta med denna långa beskrivning eftersom den visar värdet av Grimsta naturreservat för hundratusentals människor i omgivande bostadsområden, i övriga Västerort och även i mer avlägsna delar av regionen. Många närboende har inte några alternativ för naturupplevelser på grund av ekonomiska förutsättningar mm. Motsvarande diskussion skulle givetvis kunna föras beträffande Sätterskogens naturreservat. Det är av yttersta vikt att störningarna minimeras så mycket det bara är möjligt. Även räknat i ekonomiska termer har ovan nämnda fritidsaktiviteter stort värde om man beaktar hälsa och välbefinnande och sannolikt även sociala effekter, minskad brottslighet mm. Därför är det felaktigt att beträffande begränsning av störningarna i så stor utsträckning som Trafikverket gör tala i ekonomiska termer. Rimligheten av ökade kostnader för att minska störningar ökar i det perspektiv vi nu försökt måla upp.

Buller

Vi vill med detta resonemang ifrågasätta den enligt oss ensidiga diskussion som Trafikvärdet för beträffande störningar under den mycket långvariga bygg-, hamn- och transportverksamheten på land och vatten inkluderande tillhörande verksamhet vid arbetstunnlar. De störningar som drabbar enskilda fastighetsägare är mycket

väsentliga och allvarliga men det är även de störningar som drabbar hundratusentals människors möjligheter till för hälsa och välbefinnande avkopplande och rofyllda natur- och friluftaktiviteter.

Alltmer forskning visar på betydelsen av vistelse och aktiviteter i tysta natur-, skogs- och vattenmiljöer för mer eller mindre stressade storstadsbor. Exempelvis sändes i P1 18 mars ett intressant inslag som belyste detta. I programmet intervjuades Matilda van den Bosch, läkare o forskare vid SLU om sina forskningsrön. Hennes och brittiska kollegors forskning är av stor betydelse. Vi är medvetna om att program försvinner från SR spellista efter en viss tid men bifogar ändå en länk:

<http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=1650&artikel=5813061>

Intervju med Matilda van den Bosch återfinns också i Vetenskap & Hälsa, 2013

<http://www.vetenskaphalsa.se/njut-av-naturen-och-bli-fri-fran-stress-samtidigt/>

Genom att diskutera i termer av normer för byggbuller så undantas bullerstörningar i naturmiljöer. För dessa är det rimligt och nödvändigt, inte minst med tanke på den mycket långa byggnadsperioden att utgå från riktvärden för externt industribuller. I likhet med Naturvårdsverket, Naturskyddsföreningen m.fl. anser vi fortfarande att riktvärden för externt industribuller bör gälla för Trafikverkets hamnverksamhet med närliggande arbetstunnlar, transporter av material, arbetsfordon, schaktmassor, stenkross mm på land och vatten.

Ekologigruppen skriver:

”4.6.1

Byggskede

Människor kan komma att uppleva bullret från hamnen på Lovö som störande, särskilt då Grimstaskogen är ett i övrigt relativt ostört naturområde bortsett från båt - och flygtrafik. Då bakgrunds nivåerna i dagsläget redan ligger på de bullernivåer som den tillfälliga hamnen på norra Lovö bedöms generera bedöms störningen framför allt yttra sig i ett ändrat ljudmönster som kan komma att upplevas som mer påtagligt för besökare i reservatet. Cirka 1,5 km av stranden i reservatet kommer på grund av hamnverksamheten vid Lovö under byggtiden (ca 5 år) att påverkas av detta buller. Konsekvenserna för rekreation och friluftsliv bedöms därför som måttliga.”

ARG anser att Ekologigruppen, troligen på grund av de uppgifter de fått från Trafikverket, underskattar störningarna och dess betydelse, se även vår diskussion i texten ovanför citatet. Vår uppfattning är följande:

Människor kommer att uppleva bullret som störande eftersom de inte minst söker tystnaden inom Grimstaskogen och dess strandområden. En tystnad som beskrivits som den största inom Stockholms kommun.

De värsta störningarna kommer att pågå under 7-8 år, även om störningarna på grund av stentransporter sannolikt kommer att vara värst under 5-6 år. Själva byggnationen och nedmonteringen av hamnen kommer att bli mycket störande.

ARG ifrågasätter som tidigare de bullernivåer som diskuteras. Vi har vid ett flertal tillfällen framhållit att bullernivåer i dagsläget på uppemot 50 dB(A) som Trafikverket framhåller och Ekologigruppen nu refererar till är orimliga. Vi har uppmärksammat att max 45 dB(A) anges för Sätterskogen av Ekologigruppen och i andra sammanhang nämns högst 40dB(A) för strandområden vid Lövsta, Kyrkhamn. ARG håller det för högst troligt att den normala bullernivån inte överskrider 40 dB(A) vid Grimstaskogens strandområden. Nya mätningar borde genomföras.

Dessutom är enstaka störningar i form av flyg- och båttrafik något helt annat än en under åratals, kontinuerlig, dygnet runt pågående transport- och byggverksamhet som helt bryter mot områdets karaktär och däri normala företeelser. Ekologigruppen nämner ändrat ljudmönster som är av stor betydelse för bullerupplevelsen. Enskilda maximala ljudstötter medför betydande störningar, exempelvis då stenkross träffar pråmbotten, slag i transportörer/transportband, start av lastbilar, lastning från och till färjor orsakande slagljud och gnissel.

Varje minskning av buller från källan har stor betydelse. Vi vill här påminna om att en ökning med 3 dB(A) innebär en fördubblad ljudstyrka och att en ökning med 10 dB(A) upplevs som en fördubblad bullerstörning. Vi har också av Trafikverkets bullerkartor utläst högre bullernivåer än Ekologigruppen. Ekologigruppen anger upp till 50 dB(A) under hamnens driftstid medan vi utläser upp till 55 dB(A) och upp till 60 dB(A) under pålning. Vi vill även betona att Grimsta naturreservat även inbegriper vattenområden med höga rekreativvärden såväl vinter- som sommartid. På, i och vid vattnet hörs bullret som allra mest – utan någon avskärmning och närmare bullerkällan.

En stilla vattenyta "leder" ljud lika bra som när ljud studsar mot betongvägg. Eftersom luftlagrens fördelning också har betydelse vid ljudöverföring kommer bullret från hamnområdet de facto att höras mest och bäst vindstilla eftermiddagar och kvällar under den varma årstiden.

ARG har i tidigare skrivelse till Mark- och miljödomstolen från januari 2012 angående hamnar, Målnummer M 3342-11, sid 6-12, genomfört en mer ingående diskussion om bullerstörningar på land och över vatten och behov av villkor. Vi hänvisar till denna redogörelse i sin helhet men citerar här nedan delar av den.

På sidorna 7-8 i ovan nämnda skrivelse skrev ARG:

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

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

Grimstaskogens strandområden från Maltesholm- till Kanaanbadet:
Byggbuller pålning: 50-60 dB (A)
Buller lastning av fartyg och sammanslagen: 45-55 dB (A)

Lambarfjärden mellan hamn Norra Lovö och Grimstaskogen
beroende på avstånd till hamn
Byggbuller pålning: 55->70 dB (A)
Buller lastning av fartyg och sammanslagen: 50->70 dB (A)

Dessa bullervärden ligger således klart över de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets "Bedömningsgrunder av buller från hamnverksamheten

Ur allmänna råd till 2 kap. 3 § miljöbalken" "Riktvärden för buller i områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv och där naturupplevelsen är en viktig faktor, ur NV RR 1978:5", se diskussion ovan."

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

På sidan 6-7 skrev ARG:

ARG citerar:

Ur Naturvårdsverkets handbok:

"Bedömningsgrunder av buller från hamnverksamheten

Ur allmänna råd till 2 kap. 3 § miljöbalken

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

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

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

Nyetablering av verksamhet (ekvivalent ljudnivå)

Dagtid 07-18: 40 dBA

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

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

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

Naturvårdsverket har också gett följande kommentarer beträffande externt industribuller:

"Om ljudet innehåller ofta återkommande impulser såsom vid nitnings-arbete, slag i transportörer, lossning av järnskrot

etc. eller innehåller hörbara tonkomponenter eller bådadera ska man använda ett värde som är 5 dBA-enheter lägre än vad som anges i tabellen.”

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

Om verksamheten pågår endast under en del av en period bör den ekvivalenta ljudnivån beräknas för den tid då verksamheten pågår. Till verksamheten räknas även utrustning som alstrar buller även då det inte förekommer någon annan industriverksamhet - ett exempel är fläktar.”

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

*”Skyddsåtgärder och försiktighetsmått
Skyddsåtgärder*

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

Den slutsats vi drar av ovanstående är att för den typ av verksamhet som Trafikverkets ansökan avser borde 5 dBA lägre riktvärden klaras än de som gäller för externt industribuller.

ARG inser att ovan citerade riktlinjer är väl kända för Mark- och miljödomstolen men väljer ändå att här framhålla dessa. Vi gör det bland annat för att betona att fastställda riktlinjer för buller har ett syfte att skydda människors hälsa. Trafikverket har skyldighet att inte bara sträva efter att klara riktvärden utan även att sträva efter att beakta folkhälsan i ett större perspektiv under denna långa byggnadsperiod.

Ekonomiska överväganden får inte ta överhanden när det gäller detta mastodontprojekt. Om projektets budget inte tillåter hänsyn till riktlinjer/riktvärden, till människors hälsa och till bevarande av naturmiljöer och deras värden är detta ytterligare ett skäl att inse projektets orimlighet.

Grundvattenpåverkan

Ekologigruppen skriver beträffande grundvattenpåverkan på sid 14 –15, i sin rapport om Grimsta naturreservat:

”4.2.1

Byggskede förbifart och driftskede

De naturtyper inom naturreservatet som bedöms vara mest känsliga för en grundvattensänkning ur naturvårdssynpunkt är sumpskogar (se figur 4) och små lundartade partier på översilningsmark i förkastningsbranterna utmed Mäljarstranden. Sumpskogarna i Grimsta naturreservat är till viss del beroende av grundvattenkontakt. De sumpskogar och fuktstråk som ligger inne i skogsmarken har en tillförsel av vatten från högre belägna partier vilket gör att periodvis kommer att vara mer eller mindre vattenmättade. En eventuell negativ påverkan på sumpskogarna genom grundvattensänkning sker under mycket lång tid och yttrar sig förmodligen i ett ökat inslag av barrträd och ökat inslag av växter typiska för friska marker. I och med att dessa miljöer även kommer få en vattentillförsel genom ytavrinning från intilliggande höjder kommer sannolikt inte naturtypen ändras allt för mycket utan kommer behålla en karaktär av fuktskog.

För de lundartade partierna på översilningsmark som ligger i förkastningsbranten mot Mälaren kan påverkan bli större om det finns kontakt mellan dessa och de djupare grundvattenmagasinen i berget. Dessa kommer då övergå till en frisk naturtyp, förmodligen med ett minskat örtinslag.

Sumpskogarna bedöms inte påverkas negativt av en eventuell grundvattensänkning då jordlagren har dålig kontakt med de djupare grundvattenmagasinen i berget. Beroende på graden av negativ påverkan från en grundvattensänkning kan de negativa konsekvenserna på översilningsmark bli märkbara till stora. I och med att man inte har mer exakta modeller att utgå ifrån är en mer precis bedömning inte möjlig att göra.

För övriga naturtyper inom reservatet bedöms de negativa konsekvenserna bli obetydliga till små.”

ARG har beträffande ovanstående text reagerat på följande:

Trafikverket har tidigare bara betonat en sumpskog av värde. ARG har konstaterat att det finns två mycket bevaransvärda sumpskogar med för länet viktiga biotoper. I ovanstående text förefaller det finnas många sumpskogar. Trafikverket hävdar att dessa inte har kontakt med de grundvattenlager som kan påverkas av tunnarna. ARG hävdar att tillräcklig kunskap och utredning av hur det förhåller sig med detta saknas. Ekologigruppen bygger av allt att döma sina kommentarer på Trafikverkets underlag men markerar också att osäkerhet föreligger.

Ekologigruppen påtalar en ny risk med grundvattenpåverkan i Grimstaskogen som Trafikverket tidigare inte redovisat. Detta gäller översilningsmarker mot Mälaren som riskerar att drabbas av påverkan på djupare grundvattenmagasin i berget. Detta skulle vara mycket allvarligt med tanke på den fauna och biotoper som finns i dessa marker. Dessutom är detta inom ett populärt och välbesökt område av Grimsta-

skogen. Markerna runt strandpromenaden påverkas. Översilningsmarken får mindre vatten och den rika och varierade naturen längs promenaden blir så småningom en mer homogen biotop.

Under rubriken 5.3 Konsekvenser i relation till reservatets syfte och bevarandevärde, sid 18, skriver Ekologigruppen:

”Grundvattensänkningen kan komma att påverka översilningsmarkerna negativt och på så sätt minska områdets biologiska mångfald. Denna konsekvens kommer att kvarstå under färdig förbifart.”

ARG har i tidigare skrivelser framhållit betydelsen av att geologin i Grimstaskogen utreds noggrant. Trafikverket har först under senare år uppmärksammat och redovisat fler och fler sprickbildningar som naturligtvis ökar risken för grundvattenpåverkan. Trots att Trafikverket funnit att det skall gå att bygga en tunnel i berget under Lambarfjärden är det inte problemfritt på grund av bergets konstruktion. Eftersom berget under Grimstaskogen inte är utredd på samma sätt som under Lambarfjärden befarar vi att den kan vara minst lika komplicerad till sin struktur. Vi har förvånats över att Trafikverket trots detta fortfarande planerar att använda den lägre tätningsklassen i tunnlarna under Grimstaskogen. Detta trots att vi uppfattar att Trafikverket räknar med relativt stort inläckage till tunnlarna på denna sträcka. Risken att i förväg räkna med lägre tätningsklass är att tunnelns injektering genomförs med lägre ambitionsnivå och det kostnadsläge som detta motsvarar. Risken finns att entreprenörer av tids- och ekonomiska skäl inte i tid finner att föreslagen tätningsklass är olämplig och att skadan därmed redan är skedd.

I den nu översända handlingen från Mark och miljödomstolen, sid 67, framgår beträffande SGUs synpunkter bland annat följande:

”Infiltration: SGU anser att grundvattenytan endast undantagsvis bör hållas uppe med infiltration och att såväl tunnel som kringanläggningar därför bör tätas så väl att inläckaget till tunneln minimeras.”

”Trafikverket borde också redovisa vad en bättre tätning skulle innebära för de områden där en mindre effektiv tätning planeras.”

ARG vill här påminna om, även om det rimligen är välkänt av Trafikverket och domstolen, att en otillräcklig förinjektering endast delvis kan kompenseras genom efterinjektering. Efterinjektering innebär även användning av mer eller mindre miljöfarliga ämnen som kan läcka ut i dränvatten, grundvatten, omgivande marker och även till Mälarens vatten.

Injektering går som bekant till på så sätt att man sprutar/trycker in cementbaserat eller kemistämne i berget runt omkring det blivande tunnelhålet. Detta sker helst innan man spränger nästa bit av tunneln och därför är det viktigt att veta vad man kommer att stöta på (hur berget ser ut framöver).

Att effektiv förinjektering är av stor vikt framgår av nedan citerade kandidatarbete som ARG tagit del av. I dokumentet kommenterar man även Förbifart Stockholm, delsträcka 2, Kungshatt och Lovö.

”Grundvattenavsänkning vid tunnelbyggnad – tillämpning Förbifart Stockholm” ett kandidatarbete inom civilingenjörsprogrammet Väg- och vattenbyggnad av Emil Cederström, Annie Gjers, Ofelia Kullerstedt och Maria Nilsson, Institutionen för bygg- och miljöteknik Avdelningen för geologi och geoteknik, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg, Sverige 2012, Kandidatarbete nr 2012:44.
<http://studentarbeten.chalmers.se/publication/163865-grundvattenavsankning-vid-tunnelbyggnad-tillampning-forbifart-stockholm>

I detta arbete står på sid 10:

”Fördelen med förinjektering är att injekteringsmedlet kan pressas in med högt tryck, vilket möjliggör en bättre spridning (Lindblom 2010).

Om för mycket vatten visar sig läcka in efter sprängningen, trots förinjektering, kan efterinjektering användas. Då borras hål där det behövs för att korsa de läckande sprickorna (Lindblom 2010). Vanligast är att använda kontinuerlig förinjektering och kompletterande efterinjektering där inläckaget fortfarande är för stort (Vägverket 2000).

Som injekteringsmedel används vanligen olika cementbaserade suspensioner (Vägverket 2000). Om tätningen inte skulle vara tillräcklig kan även kemiska injekteringsmedel användas, men på grund av vissa kemiska injekteringsmedels negativa miljöeffekter rekommenderar Vägverket (2000) att cementbaserade medel används i så stor utsträckning som möjligt.”

Det är således av flera skäl viktigt att planera i förväg för att undvika negativa överraskningar för tunnel, natur och ekonomi. Vi ser det som naturligt att för känsliga områden som Grimstaskogen i förväg planera för hög tätningsklass och gärna extra tätning. Ekonomiska skäl får inte äventyra Grimstaskogens värden och biologisk mångfald i regionen.

ARG anser att grundvattenpåverkan måste beaktas mycket noggrant längs ledens hela sträckning. Av ovan nämnda arbete framgår att Lovö är ett känsligt och ur geologisk synvinkel svårt område. Påverkansområdet kan vara mycket stort och nå fram till Drottningholms parker.

Av en KTH-rapport maj 2010 *”Analys över inläckage av grundvatten till Förbifart Stockholm för deltunnel under Lovö”*, David Barkels, Alejandra Silva Parra, http://www2.lwr.kth.se/Publikationer/PDF_Files/LWR_Kand_10_06b.pdf framgår att Trafikverket räknar med en omfattning av grundvattenpåverkan som är avsevärt mindre än den ur geologisk synpunkt möjliga. Beträffande Sätra rapporterar Trafikverket om mycket stora förväntade grundvattenläckage. ARG anser att domstolen inte bara har att fastställa villkor utan även göra en bedömning av om konsekvenser och risker med projektet över huvud taget är rimliga med tanke på grundvattenpåverkan.

I övrigt hänvisar ARG till tidigare skrivelse till Mark- och miljödomstolen, januari 2012, om grundvattenbortledning, Målnummer M 3346-11.

Sätraskogens naturreservat

ARG har i samband med överklagande av detaljplaner kommenterat konsekvenser av hamn, arbetstunnel och grundvattenbortledning inom Sätraskogens naturreservat på följande sätt:

”Dp Tunnel Sätra i stadsdelarna Sätra och Skärholmen

Vi har i vår tidigare insända överklagandeskrivelse till länsstyrelsen påtalat att Sätraskogens naturreservat utsätts för orimliga störningar under större delen av byggnadsfasen för Förbifart Stockholm som beräknas till 8-10 år. En arbetstunnel kommer att blockera väsentliga delar av strandnära områden med promenadväg. Sprängningar av tunneln, bortforsling av miljontals ton berg- och schaktmassor, fyllning av pråmar, lastbilstransporter och byggverksamhet kommer att ge svåra bullerstörningar som kommer att göra större delen av reservatet oattraktivt under byggnadsperioden.

Störningarna kommer på ett dramatiskt sätt påverka såväl djurlivet som människors rekreativsmöjligheter i området. Färje- och pråmtransporter kommer högst negativt påverka bad- och båtliv. Även ön Kungshatt kommer att påverkas av svåra störningar. Länsstyrelsen kommenterar allt detta i endast två meningar:

”De närliggande bostadsområdena kommer främst att drabbas av störningar under byggtiden. Vidare kommer byggtiden även ge störningar för rekreation och friluftsliv.”

Efter färdigställandet av Förbifart Stockholm kommer återställandet av reservatet och dess värden bli mycket svårt. Hur stora sår som kommer att kvarstå är svårt för oss att bedöma. Länsstyrelsen tar inte upp denna problematik när det gäller arbetstunnel och arbetshamn. Länsstyrelsen nämner de två friskluftsschakt till ELDU, eldriftsutrymme, och till dessa schakt hörande 4 meter höga byggnader i ytläge samt transportvägar. Länsstyrelsen nämner också anläggning för brandgasventilation. Givetvis kommer friskluftsschakten med byggnader och transportvägar påverka området negativt utseendemässigt och även ge upphov till visst buller i driftsfasen. Anläggningen för brandgasventilation innebär förutom synintryck ett orosmoment med tanke på säkerhet och hälsa. Vilka blir konsekvenserna vid en olycka, brand, explosion med farligt gods mm i tunnarna med tanke på utsläpp av brandgaser och andra gaser i reservatet? Dessutom kan arbetstunneln komma att användas som service och nödutgång och därigenom även under driftsfasen utgöra ett störningsmoment och ovälkomet landmärke.

Stor påverkan på grundvattnet förväntas i området vid såväl byggnation som färdig led under såväl reservatet som närliggande bostadsområden, bland annat radhusområde. Det handlar om sex tunnelrör, två för

bussramper. Trafikverket bedömer dessutom att säker tätning, vattentät betong, är för dyrbart. Risken är uppenbar för sättningar i hus och påverkan på reservatets vegetation, inte minst på bergknallar. Även med adekvat tätning föreligger betydande risker för omfattande skadeeffekter.

Förbifart Stockholm försenar även det angelägna kollektivtrafikprojektet Spårväg Syd.”

7. Yrkande 1.9 om artskyddsförordningen

ARG hävdar att dispens skall krävas och endast medges om Trafikverket kan visa att hotade arters fortlevnad inte långsiktigt störs på grund av byggnation och drift av Förbifart Stockholm.

9. Yrkande 1.12 om verkställighet

Vi har här valt att citera ur Högsta domstolens beslut i mål T 3158-12 2012 angående verkställighetsförordnade avseende kalkbrytning i Bunge Ducker på Gotland:

13. Ett verkställighetsförordnande av domstol innebär alltså att en lagakraftvunnen dom inte behöver avvaktas och är ur processuell synvinkel att se som ett undantag. Det får därför läggas på verksamhetsutövaren att påvisa konkreta skäl för ett verkställighetsförordnande och ange vilka beaktansvärda nackdelar som är förknippade med att tillståndet inte kan tas i anspråk omedelbart och vad som kan bli följden av att verksamheten förskjuts framåt i tiden.

Det måste också krävas att verksamhetsutövarens intresse med viss marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan tillståndet får tas i anspråk. Särskild hänsyn ska tas till de skador på miljön som kan uppstå om tillståndet omedelbart tas i anspråk och de möjligheter som finns att läka sådana skador om tillståndsbeslutet upphävs eller ändras.

21. Bolaget har anfört starka skäl för ett verkställighetsförordnande. Verksamheten har förberetts under lång tid. Den förutsätter omfattande och tidskrävande arbeten och rör stora ekonomiska värden. Förskjutningar i bolagets tidsplan kan innebära avsevärda kostnader och betydande merarbete. Efter vad som kan bedömas på målets nuvarande stadium kan emellertid verksamheten redan under de inledande skedena få omfattande och långvariga följdverkningar för miljön. Det kan bli fråga om förändringar av miljön och landskapet som är svåra att återställa.

22. Slutsatsen blir att bolagets intresse av omedelbar verkställighet inte med erforderlig marginal väger tyngre än de intressen som

talat för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan verkställighet får ske. Tillståndet bör därför tills vidare inte få tas i anspråk.

ARG ser stora likheter med fallet på Gotland och projektet Förbifart Stockholm beträffande såväl framförda skäl för verkställighetsförordnande från Trafikverket och de skäl för avslag som vi i ARG m.fl. ser.

ARG ser inget skäl till att Trafikverkets begäran skall tillgodoses. Förbifart Stockholm leder enligt den samhällsekonomiska kalkylen inte till några betydande tidsvinster så länge biltrafiken i regionen inte är avsevärt större än idag. Inget talar, med nuvarande trender för att biltrafiken kommer att öka. Risken är dock påtaglig att den kommer att göra det om Förbifart Stockholm byggs och när den färdigställts. Privatbilismen har inte ökat efter 2008. Flera myndigheter, även Trafikverket medger att bilismen tycks ha stagnerat, men det har ännu inte lett till att någon myndighet lagt in denna förändring i sina prognoser. Om detta gjordes skulle projekt som Förbifart Stockholm sannolikt omvärderas även av detta skäl. Med ökad satsning på kollektivtrafiken och cykelbanor kan däremot biltrafiken minska och större tidsvinster erhållas på såväl spår som vägar.

ARG anser att en ny samhällsekonomisk bedömning av oberoende expertis krävs avseende projektet Förbifart Stockholm. Vi hävdar att nyttan, om det finns någon, är betydligt mindre än vad som framgår av hittills genomförda kalkyler. Den eventuella nytta som kan uppnås är enligt vår mening också väsentligt mindre än den nytta som kan uppnås om den mycket stora investeringskostnaden, 31,5 miljarder enligt TRVs rapport från 2013, skulle användas till spårsatsningar inom kollektivtrafiken. Skadeverkningar avseende miljö, klimat och hälsa uppväger också den eventuella nytta som skulle kunna uppnås med Förbifart Stockholm.

Ovanstående tankegångar har vi utvecklat i vårt överklagande av detaljplaner för Förbifart Stockholm i skrivelse till Länsstyrelsen i Stockholms län i september 2013. Vi hänvisar därför till denna skrivelse. På sidorna 4-21 kommenterar vi alternativ till Förbifart Stockholm och motorledens konsekvenser avseende trafikutveckling, klimatgasutsläpp och hälsa. Vi kommenterar också den samhällsekonomiska bedömningen. I fortsättningen av skrivelsen kommenteras frågor som berör vattenkvaliteter, Mälaren som dricksvattentäkt, luftkvalitet, konsekvenser för natur-, kultur- och boendemiljöer längs ledens sträckning.

ARG tillhandahåller gärna en kopia av ovan nämnda skrivelse. Den kan också hämtas från ARGs hemsida via denna länk:

http://www.grimstaskogen.org/Skrivelser/20130916_ARG_overklagan_Lst_Dp_Forbifart_Sthlm.pdf

Om en överprövning skulle begäras av miljöorganisationer mfl skulle det bero på en önskan att i större utsträckning söka skydda miljön och människor ur olika aspekter, värna natur-, kultur- och boendemiljöer, förbättra möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormer i luft och vatten, skydda Mälaren som dricksvattentäkt mm. Givetvis är det då allvarligt om tillståndet omedelbart kan tas i anspråk.

10. Villkor 2.2 om bortledning av grundvatten för schakt

ARG ifrågasätter att tråg inte skall vara vattentäta med tanke på att påverkansområdet annars kan påverkas mer.

11. Prövotidsvillkor 2.3 om inläckage i berganläggningar och yrkande 1.15 om åtgärdsplan och delegation

ARG kommenterar extra arbetstunnel vid Vinsta under punkt 22. Underlaget för prövningen och C. 1. Statliga myndigheter, 1.2 Länsstyrelsen i Stockholm län.

ARG uppfattar att Trafikverket vill ersätta prövotid med högre inläckagevärden som inte kan överskridas. Skälet tycks vara att risken för bötesföreläggande skall undvikas. ARG förstår inte värdet av värden som inte kan överskridas. Vilken säkerhet ger dessa för att skador inte skall uppkomma? Värden som inte får överskridas måste väl sättas på ett sådant sätt att skada rimligen inte kan uppkomma. I detta sammanhang vill vi passa på att ifrågasätta hur inläckagevärden satts.

I Bilaga 8, Åtgärdsprogram mm, står på sid 9:

”Om kontrollvärde för inläckaget överskrids och omgivningskontrollen visar att det finns risk för skador i omgivningen ska skyddsåtgärder vidtas. MKB Vattenverksamhet har redovisat en högre risk för skador inom vissa sträckor även om inläckagevärdet enligt kontrollprogrammet innehålls. I dessa områden kan det vara aktuellt att vidta ytterligare skyddsåtgärder även utan ett överskridande av inläckaget i kontrollprogrammet.”

ARG förstår inte varför föreslagna inläckagevärden inte justeras om sådant inläckage riskerar att orsaka skada.

I och med att Trafikverket ”ökat marginalerna” med avsikten att föreslagna inläckagevärden inte skall kunna överskridas och ge bötesföreläggande har skaderisken med de nya värdena inte studerats. Detta måste ske före huvudförhandlingarna och i god tid presenteras till remissinstanser mfl för att dessa skall kunna bedömas och skriftliga kommentarer insändas.

Vi i ARG har inte geologisk kunskap. Rent logiskt är dock vår uppfattning att delsträckor för mätning av inläckage måste vara så korta, under såväl byggfas som driftsfas, att risken för enskilda objekt att skadas kan identifieras och uppfångas snabbt. Detta gäller exempelvis sumpskogar och översilningsmarker i Grimstaskogen. Det krävs givetvis geologisk kunskap och vetskap om lokala grundvattenmagasins utbredning för att avgöra hur lång delsträckan skall vara och var den skall börja och sluta i det enskilda fallet. Samtidigt skall man vara medveten om att stort inläckage av grundvatten inom angränsande delsträckor också kan påverka dessa objekt. Påverkansområdet kan enligt uppgift uppgå till någon kilometer. För att bevaka risken för skada på ett objekt kan därför behövas såväl korta delsträckor som beaktande av vad som händer inom närliggande delområden plus sammanlagda värden för de delsträckor som kan påverka objektet. ARGs grundinställning och

avsikt är att påtala att bästa möjliga uppföljning är nödvändig för att skydda naturvärden för generationer framöver. Exakt hur detta skall göras måste utredas vidare.

ARG har studerat utkast till "Åtgärdsplan för inläckage i berganläggningar under byggtiden", bilaga 8. ARG förutsätter att remissinstanser, sakägare mfl, i enlighet med domstolens önskemål, innan huvudförhandling skall få ta del av och ges möjlighet att inkomma med synpunkter på ett mer genomarbetat förslag.

Vi avger här bara några synpunkter på utkastet till åtgärdsprogram:

De GK3-granskare som nämns hoppas vi också kommer att engagera sig i risker för naturmiljöer, naturreservat mm. Vi tror dock inte att så är planerat. Vi förvånas av angivelse i höger kolumn i tabellerna 6.1 – 6.4. Där står för vissa delsträckor åtgärdssteg 1-4 och för vissa bara åtgärdssteg 1-2. Vi antar att dessa siffror hänvisar till åtgärdsprogrammet. Om vi förstår detta rätt kommer exempelvis för delsträckan under Grimstaskogen endast åtgärdssteg 1-2 vara aktuella. Detta finner vi helt oacceptabelt. Betyder detta även att steg 5 - "Stoppa fortsatt framdrift" inte är en möjlighet vid skaderisk? Det är ett definitivt krav att delsträckor med naturvärden skall behandlas och skyddas minst lika noggrant som områden med bebyggelse.

Beträffande Grimstaskogen, delsträcka N1, bör också under skadeobjekt anges översilningsmarker mot Mälaren. Trafikverket har aldrig nämnt dessa i någon redovisning. Det är först med Ekologigruppens rapport om naturreservaten, bilaga 3, som skaderisken för dessa observerats och dessa kan enligt Ekologigruppen få bestående skador vid grundvattensänkning om samband finns med grundvattensmagasin. Hur det förhåller sig med detta samband har inte studerats för Grimstaskogen. Liksom tidigare framfört anser ARG att Grimstaskogens geologi är otillfredställande utredd. Se vidare ARGs kommentarer angående Grimstaskogen och Ekologigruppens rapport under punkt 6. Yrkande 1.9 om skyddade områden.

ARG uppfattar och förutsätter att åtgärder enligt åtgärdsprogram mm kommer att insättas i de fall antingen inläckaget överstiger värden som bedöms kunna leda till skada och/eller grundvattennivåmätningar ger orsak till oro. Vi förutsätter att båda typerna av kontroll genomförs dagligen och rapporteras till tillsynsmyndighet. Det kontrollprogram Trafikverket nämner under denna punkt bör presenteras och möjlighet ges till kommentarer före huvudförhandlingar.

Enligt bilaga 8, Åtgärdsplan mm, skall steg 5 - "Stoppa fortsatt framdrift" göras först 3 månader efter att överskridande av inläckage konstaterats. På sidan 11 står:

5.7 Steg 5 - Stoppa fortsatt framdrift

Om inläckaget, tre månader efter att risk för överskridandet av kontrollvärdet har konstaterats, inte med vidtagna skyddsåtgärder kan begränsas till en nivå som innebär att skada inte inträffar, ska fortsatt framdrift stoppas i avvaktan på att en godtagbar lösning utarbetats.

Detta innebär att framdriften av tunneln kan ha avancerat 200-250 meter innan framdriften stoppas. Detta innebär exempelvis att en betydande del av passagen under Grimstaskogen kan ske under den tidsperiod, från det att fara misstänks till

att framdriften stoppas. Vi finner detta helt oacceptabelt. Vi anser att framdriften omedelbart skall stoppas då risk för skada befaras.

Entreprenörer bör åläggas att dagligen meddela tillsynsmyndighet uppmätta värden för inläckage och grundvattennivåer. Rapporteringssystemet måste säkerställa att rapporterna uppmärksammas. Det har på senare tid framkommit att rapporter lämnade i datasystem kan lämnas utan genomläsning/ åtgärd under lång tid. Vid oroväckande värden bör muntlig kontakt tagas av entreprenör samma dag.

ARG förutsätter att Trafikverket genom sina ändrade villkorsförslag accepterat domstolens synpunkter framförda som ett antal frågor under q) och att det är klarlagt att syftet med åtgärdsplanen är att klargöra vilka åtgärder som behöver vidtas för att undvika skada och att inga överskridanden av inläckagevolymen som kan orsaka skada accepteras. Som tidigare framförts oroas vi av att Trafikverket talar om (rikt)värden som inte kan överskridas. Även om vi förstår att det är svårt att bedöma vilken inläckagevolym som kommer att uppstå och vilket inläckage som kan ge skada anser vi att så realistiska värden som möjligt måste fastställas redan i nuläget för när skada bör befaras.

ARG oroas av Trafikverkets tal om oprövad teknik.

Vi vet till exempel att Trafikverket tagit fram en ny sprinklerteknik som snabbt kan sänka temperaturen i en brand. Tekniken är testad i tunnelmiljö. Under testen användes träpallar för att uppnå höga brandtemperaturer. Tekniken är alltså inte testad vid olje-, gas- eller bensinbrand test scenarior som ARG anser borde ha prövats för en vägtunnel. Därför oroas ARG extra mycket av Trafikverkets tal om oprövad teknik. Sådan bör överhuvudtaget inte tillåtas i ett projektet av denna art. Erfarenheterna förskräcker från exempelvis Hallandsåsen.

Månadsmedelvärden.

Trafikverket hävdar att villkoret för respektive delsträcka ska anses uppfyllt om minst 9 av 12 uppmätta månadsmedelvärden under en tolv månadersperiod underskrider maximalt inläckagevärde. Detta finner ARG som ett oacceptabelt lågt krav. Om de tre månaderna med högt inläckage inträffar efter varandra kan detta "bygga upp" en problematik, särskilt om det regnar lite under dessa månader. Enligt Trafikverkets egen uppgift kan förändrat klimat leda till fuktigare vintrar och torrare somrar. Kombinationen lite regn och högt inläckage ökar rimligen risken för skador på vegetation och biotoper, inte minst under sommartid och i våtmarker. Om månadsmedelvärdena är satta för att minimera skaderisker skall de kunna hållas året runt och åtgärder annars vidtagas. Första steget är dock att genom bästa möjliga tätning, inte minst genom maximal förinjektering, minska inläckaget så mycket som det är tekniskt möjligt.

Trafikverket hänvisar här till Bilaga 10. Begränsningsvärden för inläckage vid övergång från riktvärden.

ARG kan inte avgöra om inläckagevärden i denna bilaga är rimliga eller inte ur miljösynpunkt. De förefaller mycket stora. Det handlar om enorma vattenvolymer som dräneras från grundvatten och enorma volymer som skall tas om hand, renas och på något sätt återföras till någon recipient utan att skada grundvatten, Mälaren och

andra vattendrag. Är dessa volymer rimliga? Vår fråga gäller också de höga procenttalen avseende andel av potentiell grundvattenbildning som dräneras vid planerad tätning och för tätade berganläggningar.

ARG anser också att det borde anges hur mycket inläckaget skulle kunna minskas om högsta tätningsklass skulle användas för samtliga delområden, exempelvis för delsträcka som berör Grimstaskogen. Vi anser inte att kostnadsskäl eller tidsaspekt skall förhindra bästa möjliga förinjektering. Vi är övertygade om att alla vinner på bästa möjliga förinjektering i det långa loppet, kanske redan under tunneldrivningsfasen pga mindre utredningsarbete om efterinjektering, behov av akuta åtgärder och framdriftsstopp.

Som tidigare anser ARG att en uppdelning i kortare delområden krävs så att det går att konstatera vilka objekt som kan skadas, exempelvis sumpskogar och över-silningsmarker i Grimstaskogen.

Angående MKBs redovisning av skaderisker bör en ny uppdatering göras med tanke på de inläckagevärden som ändrats sedan MKB skrevs.

10 och 11. Extra kommentar från ARG.

Förutom de kommentarer vi avgett under 10 och 11 hänvisar vi till vår redovisning under punkt "6. Yrkande 1.9 om skyddade områden." där vi kommenterat frågeställningen om grundvattenpåverkan i Grimstaskogen och Ekologigruppens rapport, dvs bilaga 3. Vi hänvisar givetvis även till våra tidigare skrivelser till Mark- och miljödomstolen.

Slutligen vill vi framföra att de frågor som avhandlas under punkterna 10 och 11 är så komplexa och innebär så stora risker att de slutsatser, inläckagevärden, åtgärdsplan, kontrollprogram mm borde remitteras i sin helhet för bedömning till kunnig oberoende expertis. Vi föreslår exempelvis institutioner på KTH och Chalmers. Vi bifogar här länkar till två kandidatuppsatser som behandlar grundvattenfrågor, injektering mm och även specifikt Förbifart Stockholm. Båda uppsatserna berör Lovö. Innehållet i dessa talar för att Trafikverket underskattar problematiken.

Grundvattenavsänkning vid tunnelbyggnad – tillämpning Förbifart Stockholm” ett kandidatarbete inom civilingenjörsprogrammet Väg- och vattenbyggnad av Emil Cederström, Annie Gjers, Ofelia Kullerstedt och Maria Nilsson, Institutionen för bygg- och miljöteknik Avdelningen för geologi och geoteknik, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg, Sverige 2012, Kandidatarbete nr 2012:44.

<http://studentarbeten.chalmers.se/publication/163865-grundvattenavsankning-vid-tunnelbyggnad-tillampning-forbifart-stockholm>

Chalmersrapporten påtalar betydande risker för marker, herrgårdar mm på Lovö och att även om Drottningholms slott sannolikt klarar sig så kan påverkan nå fram till slottets parkområden.

Den andra är ett kandidatarbete från KTH, maj 2010 "Analys över inläckage av grundvatten till Förbifart Stockholm för del tunnel under Lovö", David Barkels, Alejandra Silva Parra, Mark- och vattenteknik, KTH
http://www2.lwr.kth.se/Publikationer/PDF_Files/LWR_Kand_10_06b.pdf

Av denna framgår att Trafikverket räknar med en omfattning av grundvattenpåverkan som är avsevärt mindre än den ur geologisk synpunkt möjliga. ARG befarar en ny Hallandsåsproblematik! En viktig kommentar i sammanfattningen av denna rapport är också:

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

12. Påverkan av grundvattenbortledning – sättningar i mark

ARG saknar arbetstunnlarnas och ramptunnlarnas påverkan. Kartorna visar endast påverkan längs huvudtunnlarnas sträckning. Vi saknar också kartbeskrivningar för områden i östra Vinsta och västra Vällingby. Området kring Vinsta/Vällingby är sättningskänsligt på grund av mycket lera vilket kan påverka ett flertal affärs-, industri- och bostadshus. Detta gäller även området kring Hässelby slott vars grundläggning är okänd. Under sportfältet framför Grimsta idrottsplats är lerdjupet känt, 14 meter. Trafikverket har här planerat för lägsta tätningssklass. En noggrannare bedömning av risker och behov av injektering av huvud- och ramptunnlar krävs.

13. Villkor 2.6 om skördeskador

ARG vill bara påpeka att eventuella skador på skog och förändring av denna är allvarlig oavsett att Lovö skall bli naturreservat. Skada på ett naturreservat bör också räknas som en ekonomisk skada som drabbar samhället och de gemensamma naturresurserna.

16. Villkor 2.9.1 om luftburet buller

ARG anser det viktigt att tillsynsmyndigheten har ett kraftfyllt inflytande över verksamheten och buller-störningarna, inte minst eftersom det kommer att vara olika entreprenörer och inte Trafikverket själva som genomför arbetet.

ARG har inget eget intresse avseende fastigheter men förvånas ända över en så kort framförhållning som tre veckor för boende. Det är ett stort steg att byta bostad även om man blir erbjuden sådan. Trafikverket och dess entreprenörer bör villkoras att minska bullret vid källan och använda sådana arbetstider så att störningarna för de boende kan minimeras.

ARG reagerar som vanligt på att bullerstörningar för de som använder Norra Lovö, Lamberfjärden och Grimsta naturreservat som fritidsområde beaktas så lite. Störningar inom detta område under 8-10 år kan som tidigare framförts ha en allvarlig effekt på mångas välbefinnande. Motsvarande hänsyn beträffande dessa människors behov bör tas. I sådana områden kan det behöva tas andra hänsyn t.ex. avseende vilka tider på dygnet som buller får förekomma. Detta har ARG kommenterat under hamnverksamhet och i våra skrivelser till Mark- och Miljödomstolen, januari 2012.

Bullerfrihet under helger, sommarkvällar, sommarperioder kan ha extra stor betydelse även om området nyttjas året runt och alla ljusa delar av dygnet. ARG anser även att de kommunikatörer som nämns under denna punkt skulle kunna göra en tjänst för den breda allmänheten genom information om planerade störningsperioder och tider på dygnet, kanske genom anslag på anslagstavlor, kontakt med lokalpress och via sociala medier mm.

ARG har i ett stort antal kommenterar motiverat vår ståndpunkt beträffande detta villkor, bland annat under avsnitt A, punkt 6. Yrkande 1.9 om skyddade områden. I ARGs samtidigt insända yttrande om tillfälliga hamnar behandlas bullerfrågan ingående under avsnitt A, punkterna 4. Buller-skyddsåtgärder och försiktighetsmått och punkt 5. Buller - villkor. Vi hänvisar även till våra tidigare skrivelser till Mark- och miljödomstolen i januari respektive september 2012.

17. Villkor 2.9.3 om vibrationer

ARG påminner om att hänsyn även skall tas till människor som vistas i naturmiljöer och annan mark som kan påverkas av vibrationer.

18. Villkor 2.9.4 om utsläpp till vatten och villkor 2.4.2 om tillförsel av vatten till ytvattendrag

Trafikverket hävdar att inga vattendrags vattenföring kommer att påverkas negativt av Förbifart Stockholm och byggnationen av denna. Olika remissinstanser mfl framför dock farhågor främst beträffande Igelbäcken som är mycket känslig och i vars vatten Grönlingen lever. Riskerna kan behöva utredas ytterligare. Alla former av tillförsel av vatten är känsligt. Även rent dricksvatten kan förändra den normala sammansättningen av näringsämnen mm.

Beträffande tillförsel av vatten från byggnationen av Förbifart Stockholm till olika vattendrag ställer vi oss mycket tveksamma. Ingen av de under punkt 18 nämnda får påverkas negativt, Mälaren, Spångaån/Bällstaån, Igelbäcken mfl.

Trafikverket tycks mena att länshållningsvatten från arbetsytor, dvs drän- och processvatten från schakter i jord samt dagvatten från öppna arbetsområden och etableringsområden skall, efter bl.a oljeavskiljning och sedimentation i behandlingsanläggning, kunna ledas till recipient. För oss låter detta mycket tveksamt. Igelbäcken är känslig, inte minst med tanke på Grönlingen och får absolut inte försämrats. Mälarens vatten är avgörande för regionens dricksvattenförsörjning.

Rimligheten i att tillhöra dessa vatten även den minst förorenade formen av länshållningsvatten bör utredas före huvudförhandlingarna och hanteringen villkoras. Beslut bör inte hänföras till senare utformade kontrollprogram.

När byggnation startats är det lätt att felgrepp görs om direktiv inte är bestämda tidigt i förväg. Dessutom måste det redan nu utredas om allt länshållningsvatten kan avledas till spillvattennätet, dvs har spillvattennätet kapacitet att ta emot dessa volymer om detta inte kan användas på annat sätt.

Spångaån har idag en icke tillfredställande vattenkvalitet. Restaurering och åtgärder är oberoende av Förbifart Stockholm inplanerade för att åstadkomma en förbättring. Det vore oacceptabelt om projektet Förbifart Stockholm på olika sätt skulle leda till försämring av åns vattenkvalitet till exempel genom tillförsel av vatten med dålig kvalitet.

19. Villkor 2.10 om kontroll

ARG stödjer domstolens krav om att kontrollprogram för projektet skall redovisas senast vid huvudförhandling. Trafikverket ger inget rakt svar på denna begäran. ARG anser att det är väsentligt att alla remissinstanser mfl har möjlighet att bedöma detta kontrollprogram så att villkor kan ställas vid huvudförhandlingar.

Beträffande Trafikverkets redogörelse vill vi framhålla att nuvarande upphandlingsförfarande är en risk då ekonomisk besparing är en av de mer framträdande dragen. Ekonomisk besparing sker ofta med ruckande på kvalitetskrav och säkerhetsföreskrifter. Snabba beslut tas ofta under en byggfas för att vinna tid och pengar. Ofta göms felgrepp, som lett till reparerbara skador i naturen, undan eller ursäktas. Vi menar att ett mycket stort ansvar vilar på Trafikverket avseende vilka villkor som ställs inför upphandling. Tillståndsdomen bör i så stor utsträckning som möjligt styra dessa villkor. Vi är också tveksamma till att lämna mycket ansvar till egenkontroll hos entreprenörer. Denna egenkontroll behövs givetvis men bör alltid följas upp med täta, kontinuerliga besiktningar från oberoende part. Av kostnadsskäl faller sådan ofta bort inom olika branscher.

Vi vill också framhålla att alla former av kontrollprogram även skall involvera störningar i natur- och kulturmiljöer och områden väsentliga för rekreation. Vi anser att även Naturvårdsverket skall involveras i framtagandet av kontrollprogram.

20. Tätningsmedel

Som tidigare framförts är det givetvis väsentligt att utredning av sprickzoner i berg och bergets kvalitet är så välutredd som möjligt, även om negativa överraskningar ändå kan uppkomma. Förinjekteringen bör planeras och genomföras så väl att detta minimerar behovet av efterinjektering. ARG anser att högsta tätningsklass skall användas längs hela leden. ARG anser det vara oacceptabelt att en sämre tätning skall göras under känsliga naturmiljöer som Grimstaskogen. Berggrunden är delvis okänd, Trafikverket har de senaste åren presenterat kartor som visar på allt fler sprickzoner och vattendelare. Detta framgår exempelvis av Bilaga 8, Figur 6.3.1 på

sidan 16. Ekologigruppen har förutom risker för sumpskogar påtalat större risker för oreparerbara skador på översilningsmarker mot Mälaren.

Användning av kemiska medel för efterinjektering innebär alltid en risk på grund av deras skiftande giftighet och risk för utlakning i natur och vattendrag. De kan även i detta fall nå Mälarens vatten. ARG anser att Trafikverkets plan för behovsbedömning för när och vilka injekteringsmedel som skall användas i en viss situation är nödvändig. ARG inser också att det ofta är en svår avvägning att bestämma vilka medel som skall användas, eftersom de effektivaste avseende tätning ofta är de giftigaste.

ARG efterlyser att någon form av lathund/handbok för dessa avväganden, för olika svårighetsgrader av uppkomna situationer, presenteras före huvudförhandlingarna och kan bedömas av remissinstanser mfl och annan expertis och sedan på något sätt villkoras av domstolen. Denna lathund bör för olika scenarier redovisa lämplig användning för olika delsträckor med hänsyn till uppkommet inläckage och delsträckans känslighet och ange lämpliga injekteringsmedel. Den platsspecifika riskanalys som Trafikverket anser att entreprenören skall upprätta bör bygga på en utvärdering/sammanställning som Trafikverket bör genomföra innan huvudförhandlingarna. Denna utvärdering/sammanställning måste i förväg kunna bedömas av expertis även utanför Trafikverket, exempelvis de geologiska institutioner som ARG nämnt under punkt 10 och 11.

Vi menar således inte att Trafikverkets arbete med riskanalys och arbetsberedning under byggnadsfasen skall ersättas med ovanstående utan bara att huvudprinciperna för användning av olika injekteringsmedel måste förberedas och bedömas före huvudförhandling.

Vi ser det som ytterst väsentligt att val av arbetsmetoder, beslut om användning eller inte av injekteringsmedel och av vilket injekteringsmedel inte sker under tidspress eller styrs av ekonomiska skäl. Lång beslutstid kan också leda till skador i naturmiljöer och på fastigheter m.m. Valet av injekteringsmedel och när dessa skall användas får inte vara beroende och styras av enskilda entreprenörer. Valen måste vila på vetenskaplig grund. Otillräckligt beprövade medel får inte användas, beakta exempelvis problematiken i Hallandsåsen. Av dessa skäl anser vi att "principbeslut" och handlingsprogram angående användning av injekteringsmedel måste presenteras inom ramarna för denna förhandling och inför huvudförhandlingarna. De måste hinna bedömas av remissinstanser och expertis även utanför Trafikverket.

21. Åtaganden

ARG anser att såväl Trafikverket som domstolen bör föra anteckningar angående Trafikverkets muntligt framförda åtaganden och anteckningarna samordnas så att inte olika minnesbilder kommer att komplicera kommande förhandlingar.

22. Underlaget för prövningen.

Ytterligare arbetstunnel vid Skattegårdsvägen.

Konstruktion och utnyttjandet av tunneln för uttransport av sprängmassor kommer att ytterligare vibrations- och bullerbelasta de bostäder som finns ca 200 meter från arbetstunneln.

Grundvattenberoende objekt

Ängarna mellan Grimsta IP och Hässelby gård har upp till 14 meter lös lera under sig. I samma område kommer båda huvudtunnlarna och två ramptunnlar att mötas. Här väljer Trafikverket ändå tätningsklass 1 vilket ARG anser vara ytterligare ett bevis för att verket lågprioriterar naturreservatets värden.

23. Uppdatering av Trafikverkets yrkanden

Vänligen se ARGs synpunkter under avsnitten A och G.

24. Reningsanläggningar (avser även M 3342-11, 3343-11 och 3345-11)

ARG hävdar att bräddning på alla sätt måste undvikas. Trots den utspädningseffekt som Trafikverket talar om skulle detta medföra negativa effekter. Vissa föreningar kan flyta på ytan. Trafikverket måste ta hänsyn till betydligt kraftigare regn än vad som tidigare ansetts vara normala. SMHI har i tidigare remissvar angående hamnverksamhet varnat för att Mälaronrådet på grund av klimatförändringar i framtiden kommer att utsättas för betydligt kraftigare regn. En ny bedömning av 10-årsregn kan därför behöva göras med avseende på dimensionering av fördröjningsmagasin. mm. Vad vi förstår kan dessutom översvämning av stränder på grund av stigande vatten i Mälaren innebära nya komplikationsrisker framöver.

B. Sakägarfrågor (M 3342-11, 3345-11 och 3346-11)

ARG har inte fördjupat sig i detta avsnitt.

ARG vill här bara avge några synpunkter på Trafikverkets uttalanden om buller. För det första anser vi även fortsättningsvis att normerna för externt industribuller skall klaras. Denna åsikt delas av Naturvårdsverket, Naturskyddsföreningen med flera organisationer.

Vi reagerar på Trafikverkets kommentar:

”Trafikverket har inte funnit några åtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga för att begränsa bullret vid källan vid byggandet av hamnen.”

Hur definieras ekonomisk rimlighet? Vad avgör vad som är ekonomiskt rimligt? Överskridande av budget och behov av att påvisa samhällsekonomisk vinst för projektet? ARG anser att Trafikverket inte bara skall redovisa kostnader för att mildra störningar utan även de kostnader som uppstår om åtgärder inte vidtas. Detta gäller såväl för boendemiljöer som för naturområden, naturreservat m.m. Försämrade boendekvalitet, byte av boende, försämrade rekreativsmöjligheter leder ofta till försämrat välbefinnande, hälsomässiga och sociala konsekvenser. Trafikverket bör uppdras att presentera bedömningar och beräkningar av vad detta innebär även i ekonomiska termer.

Ekonomiskt rimligt kan tolkas mycket olika beroende på hur man ser på störningarnas betydelse och hur många man anser berörs. För detta projekt har begränsning av bullret vid källan inte bara betydelse för ett antal fastighetsägare utan även för en bred allmänhet, stora befolkningsgrupper som för rekreation och naturupplevelser är beroende av naturområden som påverkas av störningarna, såsom Sätterskogens och Grimsta naturreservat med Lambarfjärden. Vägs dessa människors välbefinnande in förändras radikalt vad som är ekonomiskt rimligt avseende bullerdämpande åtgärder.

ARG har kommenterat frågan om bullerstörningar mer i tidigare skrivelser till Mark- och miljödomstolen och i den separata skrivelsen angående hamnar. I nu föreliggande skrivelse återfinns kommentar om buller-störningar under bland annat 6. Yrkande 1.9 om skyddade områden och 16. Villkor 2.9.1 om luftburet buller. I ARGs skrivelse om hamnar diskuterar vi bullerstörningar och åtgärder för att minska dessa under bland annat punkt 4. Buller-skyddsåtgärder och försiktighetsmått och punkt 5. Buller-villkor.

Våra här framförda åsikter gäller hela byggnadsperioden för Förbifart Stockholm med byggnation, drift och rivning av hamnar.

Vi undrar också om Trafikverket avser att använda pålning vid hamninstallationerna eller om annan lösning framkommit.

Vi reagerar också på Trafikverkets kommentarer på sid 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. Det är därför Trafikverkets uppfattning att sakägarbegreppet i målet endast ska utgå från verkningarna av den vattenverksamhet som ansökan avser och störningarna från denna, helt i enlighet med den definition som Trafikverket redovisat i ansökan.”

och

”Byggandet av vägar och tunnlar regleras i arbetsplanen. I den miljökonsekvensbeskrivning som utgör underlag för arbetsplanen redovisas även påverkan på omgivningen under byggskedet. Några särskilda villkor för störningar under byggtiden anges vanligtvis inte i

arbetsplanen. Dessa frågor hanteras istället inom ramen för tillsyn enligt 26 kap. MB. Naturvårdsverkets riktlinjer för buller under byggtiden (NFS 2004:15) tillämpas och kriterier för uppföljning inarbetas i det kontrollprogram som upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten.”

Hur skall ovanstående tolkas? Har Mark- och miljödomstolen inga möjligheter att sätta villkor, exempelvis för buller när det gäller tunneldrivning? Inte heller i arbetsplanen och i detaljplaner och vid överklagande av dessa hanteras villkor angående detta trots den mycket långa byggperioden.

C. Bemötande av synpunkter i M 3342-11, 3343-11, 3345-11 och 3346-11

1. Statliga myndigheter

1.2 Länsstyrelsen i Stockholms län

ARG anser liksom Länsstyrelsen att delsträckor för inläckagemätning skall vara korta, se ARGs kommentarer under punkt 11. *Prövotidsvillkor 2.3 om inläckage i berganläggningar och yrkande 1.15 om åtgärdsplan och delegation.*

Trafikverket instämmer åtminstone delvis i detta beträffande byggfas. Beträffande byggfasen är ARG osäker på om Trafikverket avser att mäta inläckage i tillräckligt korta delsträckor. ARG anser att det bör vara befogat med kortare delsträckor även under vägens driftsfas. Trafikverket bör redovisa hur man annars skall veta om något allvarligt hänt, spricka uppstått i injekteringen eller i berget, i ett mindre område, exempelvis under Grimstaskogen.

Trafikverket anger att man nu avser att använda två täthetsklasser men tre injekteringsklasser. Det framgår inte i svaret hur täthetsklass 1, injekteringsklass A förhåller sig till tidigare avsedd täthetsklass 1 utan indelning. Innebär injekteringsklass A en sämre tätning än tidigare planerat så är det fullständigt oacceptabelt för områden som under Grimstaskogen. Det står att A respektive B (mer utförlig variant) skall väljas beroende på observerade förhållanden. Vad styr valet? Vilka incitament kommer entreprenörer ha att välja den ena eller den andra kvaliteten? Ekonomiska? Vem avgör valet, entreprenör, Trafikverket eller någon tillsynsmyndighet? Hur görs detta val? Kan högre eller lägre kvalitet väljas omedelbart eller måste beslut inväntas? Detta måste redovisas av Trafikverket innan huvudförhandling för att eventuella villkor skall kunna uppsättas!

Som tidigare anser ARG att högsta täthetsklass skall gälla hela vägsträckan och definitivt känsliga och för biologisk mångfald viktiga naturområden som Grimstaskogen. ARG anser att merkostnaden som Trafikverket anger, 1,5 miljarder är rimlig med tanke på projektets stora investeringskostnad på över 30 miljarder. 5 % ökning av investeringskostnaden för att minska risken för skador på kortare och inte minst längre sikt är inte orimligt. Dessutom är vi övertygade om att dessa pengar återvinns

genom mindre kompensationsåtgärder. I synnerhet återvinns de om man räknar in betydelsen och värdet, även det ekonomiska, av minskade skador på natur och miljö, mindre negativ inverkan på biologisk mångfald, naturupplevelser, rekreativvärden mm. En vägs kostnad bör också inbegripa drifts- och underhållskostnader som sannolikt kan minskas vid minskat inläckage i tunnlarna. Om vägen byggs måste målet vara att driftstiden skall vara lång, betydligt längre än 60 år. Räknat på 100 år blir merkostnaden bara 15 miljoner per år. Kan projektets budget och samhälls-ekonomiska värde inte klara detta bör projektet inte genomföras.

Trafikverket anger att för vissa delsträckor finns en större risk för skador trots högsta täthetsklass. Vilka är dessa sträckor? Är dessa skaderisker så stora att projektet i sin helhet bör omvärderas?

Beträffande skaderisker inom Grimstaskogen hänvisar vi till tidigare framförda kommentarer i tidigare insända skrivelser till Mark- och miljödomstolen och kommentarer under 6. *Yrkande 1.9 om skyddade områden mm.*

Överst på sidan 52 i sitt yttrande talar Trafikverket om aktiv styrning från verkets sida för att öka bergets täthet. Hur skall detta praktiskt genomföras? Vilka incitament kommer entreprenören ha för att öka tätheten?

Domstolen är angelägen om tätskärm vid schakt men Trafikverket vill hålla detta öppet. Vilka erfarenheter finns med olika arbetssätt?

Längs ner på sidan 52 anger Trafikverket:

”De arbetstunnlar där schaktet skulle kunna generera en större påverkan är arbetstunneln vid Sätra, den nytillkomna arbetstunneln norr om Skattegårdsvägen samt arbetstunneln vid Lunda.”

ARG undrar om skaderisker är utredda avseende den nya arbetstunneln tillhörande Tpl Vinsta norr vid Skattegårdsvägen? Det grundvattenmagasin som många av fastigheterna på Ullvidevägen ”tillhör” kommer att få ytterligare risk för grundvattenpåverkan i och med den nya arbetstunneln. Sedan tidigare skär både huvudtunnlar och ramptunnlar igenom detta grundvattenmagasin. Ramptunnlarna ligger nära markytan och går neråt mot huvudtunnlarna på djupet. ARG tror att områdets grundvattenmagasin därför kan påverkas kraftigt genom den nya, kortare arbetstunneln.

Länsstyrelsen anser att villkor om infiltration skall ställas då skada annars kan uppstå. Detta ser ARG som en självklarhet att begära.

Beträffande Naturaområde 2000-området Hansta uppfattar ARG att Länsstyrelsen i likhet med ARG och Naturvårdsverket anser att en särskild tillståndsansökan för området krävs. Se vidare ARGs kommentar under 5. *Natura 2000-området Hansta.*

Länsstyrelsen godtar inte att överskridande av inläckagevärden skulle accepteras 3 månader av 12 under driftfasen. Trafikverket tycks i sitt svar inte acceptera krav från Länsstyrelsen utan hänvisar till sina justerade villkorsförslag.

ARG anser att villkoret om "minst 9 av 12 uppmätta månadsmedelvärden" är ett orimligt lågt krav. Värdena bör kunna hållas året runt och åtgärder bör omedelbart sättas in som så krävs.

ARG anser i likhet med Länsstyrelsen att Trafikverket hänskjuter många frågor till kontroll- och åtgärdsprogram. ARG anser att detta är en farlig väg. Därigenom har remissinstanser mfl inte möjlighet att bedöma delar av projektet och om projektet över huvud taget kan hanteras med rimlig säkerhet.

ARG konstaterar att Länsstyrelsen och Trafikverket har olika uppfattning beträffande nivå/mätning av grundvattennivå vid Edeby Ekhage.

Länsstyrelsen önskar att Trafikverket skall rena dränvatten så att det kan tillföras vattendrag såsom Igelbäcken. ARG undrar om detta verkligen är möjligt med hänsyn till vattenkvaliteten i Igelbäcken. Om detta inte är möjligt på grund av för dålig kvalitet/renhet i dränvattnet uppkommer frågan om vart dränvattnet skall ledas. Stockholm Vatten AB önskar att detta inte skall ske till Järva dagvattentunnel. Denna fråga bör utredas och lösas innan huvudförhandling.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket har ansvar för dagvattenfrågor och bör redovisa påverkan på recipient med tanke på miljökvalitetsnormer. ARG anser det vara en självklarhet och nödvändighet att detta görs inom detta mål och innan huvudförhandlingar. Tvist avseende ansvarsfrågan kan inte tillåtas förhindra detta. Trafikverkets uppfattning är oansvarlig.

Beträffande Länsstyrelsens fråga om klimatförändringar anser vi att Trafikverkets svar är ofullständigt och att flera scenarier bör beskrivas. Det är ingen självklarhet hur förändringarna kommer att bli över året. Det kan även bli fuktiga somrar. Det kan bli fuktigt året runt eller långvariga torrperioder. Långa torrperioder kan avlösas av perioder med långvarigt och mycket kraftfullt regnande. Hur påverkar torrperioder de minskade marginaler avseende grundvattenmagasin som Förbifart Stockholm medför? Hur klaras ökat inläckage i tunnlar vid kraftiga regnperioder? Hur klaras en kraftig regnperiod under byggnadsfasen? Trafikverket bör få uppdrag att utreda dessa frågor tillsammans med SMHI och annan expertis.

På sidan 57 presenteras åter täthetsklass för respektive delsträcka. ARG kan som tidigare framförts inte förstå varför täthetsklass 1 skall gälla under Grimstaskogen. Delsträckan som har täthetsklass 1 sträcker sig från Norra Lovö under Lambarfjärden. Även Norra Lovö är känsligt och högt inläckage förväntas enligt tidigare redovisningar. Berggrunden under Lambarfjärden klarar tunnel enligt Trafikverket men är komplicerad. Under Grimstaskogen har Trafikverket på senare år redovisat fler och fler sprickzoner vilka saknades i tidigare redovisningar och kartor.

1.3 Naturvårdsverket (Aktbilaga 410)

Många av Naturvårdsverkets synpunkter och Trafikverkets svar är så gott som de samma i handlingen om hamnar. Här kommenterar ARG bara de som klart skiljer sig åt. Vi hänvisar därför också till ARGs kommentarer under rubriken "Naturvårdsverket" i vårt yttrande om hamnar (*Byggande och drift av tillfällig hamn vid Sättra M 3345-11*).

Stomljud, s 61. ARG anser att stomljud i lägenheter motsvarar tortyr och att de arbeten som orsakar sådana omöjligen kan genomföras under kvällstid och helger. Hälsomässiga konsekvenser och därav följande ekonomiska kostnader som även störningar kvällstid skulle medföra kan mycket väl överstiga de extrakostnader som Trafikverket anger.

Stomljud under dagar är redan det ett mycket stort problem med tanke på barn, pensionärer, kvälls- och nattarbetande, yrkesverksamma mfl som under dagtid befinner sig i utsatta områden.

Luftburet buller: Liksom tidigare framför Naturvårdsverket att normer för industribuller skall vara utgångspunkt. Naturvårdsverket säger också att om dessa vid enstaka tillfällen måste överskridas skall villkor ställas att det ska krävas formellt beslut från tillståndsmyndighet. ARG instämmer i Naturvårdsverkets krav enligt ovan.

Trafikverket kommenterar i sitt svar till Naturvårdsverket inte frågan om riktvärden för industribuller. Trafikverket föreslår vid överskridande av riktvärden samråd med tillsynsmyndigheten i stället för villkor. ARG befärar att enbart samråd kan bli alltför trubblöst och minska entreprenörernas ansvar. Det handlar om människors välbefinnande i såväl natur- som i boendemiljöer.

Beträffande villkor för grundvattensänkning hävdar ARG att entreprenörers verksamhet måste styras så att de inte väljer oprövad teknik. Att enbart utgå från ett påstående att ny teknik är minst lika effektiv och miljövänlig är oacceptabelt om inte erfarenhet och vetenskapliga belägg styrker detta påstående. Detta måste i förväg bedömas och villkor uppställas angående denna bedömning.

Beträffande osäkerheter i konsekvensbedömningen av planerad grundvattensänkning vidhåller ARG trots Trafikverkets svar att denna är stor, exempelvis beträffande Grimstaskogen. Detta framgår exempelvis av Trafikverkets egna kartor över sprickzoner i berggrunden under Grimstaskogen vars geologi är otillfredsställande utredd. Trafikverket vet att berggrunden under Lambarfjärden är komplicerad. Ekologigruppen framför i bilaga 3 att osäkerhet råder beträffande hur exempelvis översilningsmarker mot Mälaren i Grimstaskogen kommer att påverkas beträffande växtliv, biotoper och biologisk mångfald och att bestående skador på dessa kan uppstå. Även förändring av sumpskogar kan ske och visar sig efter många år. Se vidare ARGs kommentar under 6. *Yrkande 1.9 om skyddade områden*. ARG har också på flera ställen hävdat att tunneln under Grimstaskogen bör få en högre täthetsklass.

ARG instämmer med Naturvårdsverket angående Hansta. Det är inte bara Natura 2000-områdets värden som hotas. Hansta naturreservat utsätts för stor skada i och med att yta tas i anspråk och naturreservatet hamnar i anslutning till en sexfilig motorväg, ämnad för mer än 100 000 motorfordon per dygn, ledande till barriäreffekter, buller och luftföroreningar. ARG har kommenterat Hansta under 5. *Natura 2000-området Hansta*.

ARG har tidigare kommenterat frågan om tillförsel av vatten och vattenkvalitet som krävs för detta under bland annat *Länsstyrelsen 1.2 och under 18. Villkor 2.9.4 om utsläpp till vatten och villkor 2.4.2 om tillförsel av vatten till ytvattendrag*. Liksom Naturvårdsverket anser vi att krav på vattenkvalitet bör villkoras redan nu och givetvis

även i vilka situationer vatten bör tillföras Igelbäcken och andra vattendrag som kan bli aktuella.

Naturvårdsverkets krav avseende infiltration drän- och processvatten från tunnlar är ett självklart krav med tanke på risk för föroreningar i mark, kringliggande vattendrag och grundvatten.

1.4 Naturvårdsverket (Aktbilaga 456)

Naturvårdsverkets kommentar beträffande bästa möjliga teknik för tätning är mycket logisk och riktig. ARG har kommenterat frågor angående tätning under 20. *Tätningssmedel* men även under 6. *Yrkande 1.9 om skyddade områden och under punkt 10 och 11.*

ARG väljer här att citera Naturvårdsverket eftersom även nedanstående synpunkter är av största vikt. Trafikverket hänvisar i sitt svar till bilaga 3. ARG har avgivit ett omfattande svar angående innehållet i bilaga 3 avseende Grimstaskogen i 6. *Yrkande 1.9 om skyddade områden.* Efter att ha studerat denna bilaga anser ARG att nödvändigheten i att Naturvårdsverkets krav uppfylls är än större:

”Osäkerhet i bedömning av grundvattensänkningens konsekvenser: Naturvårdsverket anser – med hänvisning till SGU – att det finns en stor osäkerhet rörande den beräknade grundvattensänkningen och att Trafikverket bör åläggas att genomföra fördjupade konsekvensbedömningar för naturvärden inom påverkansområdet, alternativt genomföra konsekvensbedömningar vid olika antaganden i grundvattenmodellen som på ett tydligare sätt redovisar de osäkerheter som finns. Flera värdefulla, skyddade och känsliga naturområden ligger helt eller delvis inom påverkansområdet och beräkningar av avsänkningen har endast i undantagsfall utgått från platsspecifika modeller och data om exempelvis koppling berg-jord. Naturvårdsverket nämner Skärholmsbäcken som ett exempel på ställen där det behövs en mer fullständig konsekvensbeskrivning. Naturvårdsverket anser att det är viktigt att de villkor som kommer att ställas upp – mot bakgrund av osäkerheterna – utgår från försiktighetsprincipen.”

1.5 SGU

SGU hävdar:

”Infiltration: SGU anser att grundvattenytan endast undantagsvis bör hållas uppe med infiltration och att såväl tunnel som kringanläggningar därför bör tätas så väl att inläckaget till tunneln minimeras.”

Trafikverket säger sig dela SGU:s uppfattning men enligt ARG planerar man inte i enlighet med detta, exempelvis avseende täthetsklasser.

OBS! ARG har observerat att Trafikverket ibland använder ordet ”täthetsklass” och ibland ”tätningssklass”. Trafikverket bör klargöra om dessa har identisk betydelse eller

annars redovisa skillnad i betydelse. Det är möjligt att också ARG beroende på Trafikverkets ordval, använt olika ord vid olika tillfällen i denna skrivelse. ARG kan också i likhet med Trafikverket ibland ha skrivit "klass 2" och ibland "klass II". Vi hoppas att detta inte leder till några missförstånd.

SGU hävdar också bland annat följande:

"Trafikverket borde också redovisa vad en bättre tätning skulle innebära för de områden där en mindre effektiv tätning planeras."

Trafikverket redovisar längst ner på sidan 67 och överst på sidan 68:

"Resultatet av en högre tätningsklass, klass II, i de områden där klass I är redovisad varierar beroende på tunneldjup med mera men skulle innebära ett minskat inläckage med ca 35-50 procent vid Skärholmen, ca 25-30 procent vid Sätterskogen och Kungshatt, ca 25-35 procent vid centrala Lovö, ca 30 procent vid norra Lovö och slutligen ca 100 procent lägre inläckage vid Järvafältet."

ARG häpnar över dessa stora differenser och kan inte annat än anse att det borde vara av stort värde att minska inläckaget i denna storleksordning, dvs övergå till tätningsklass, klass II. Minskad risk att negativt påverka natur-, kultur- och boendemiljöer och om möjligt undvika såväl kortsiktiga som mer långsiktiga och oreparerbara skador borde rimligen motivera en kostnadsökning och en viss tidsförlust. Omräknat till en hundraårsperiod motsvarar Trafikverkets uppgifter om ökad investeringskostnad för detta ca 15 miljoner per år. Vilka kostnader skulle annars behöva satsas för att motverka dessa skadeverkningar i form av efterinjektering, infiltration, ibland av rent kranvatten, andra motåtgärder efter att skada upptäckts, kompensationsåtgärder mm. Till detta kommer värden räknat i biologisk mångfald, skogs- och jordbruksproduktion, naturupplevelser och rekreation mm.

ARG observerar också att Trafikverket inte anger någon uppgift beträffande sträckan norra Lovö, Lambarfjärden och Grimstaskogen. Detta måste framtagas och presenteras innan huvudförhandling.

2. Kommuner, kommunala bolag

2.4 Stockholms stad. Kommunstyrelsen

ARG konstaterar att Stockholms stad här hänvisar till ett genomförandeavtal som skall träda i kraft i god tid innan arbeten startas. ARG undrar när detta skall formuleras och på vilka grunder villkoren i detta skall ställas.

2.5 Stockholms stad Miljö- och hälsoskyddsnämnden

ARG anser att de dispenser rörande Hansta och Sätterskogens naturreservat som nämnden tidigare krävt skall prövas av Mark- och miljödomstolen rimligen skall

prövas och bedömas av domstolen. Vi förstår inte varför nämnden ändrat sig beträffande detta självklara förfarande.

Beträffande ljudkrav observerar ARG att nämnden hävdar att

"bullrande byggarbeten som överskrider 35dB(A) i huvudsak ska utföras under dagtid på helgfri måndag-fredag på samma sätt som andra stora byggprojekt i staden. "

ARG instämmer och förutsätter att detta även gäller naturmiljöer.

Angående nämndens nedanstående kommentar undrar ARG om nämnden och Trafikverket inser konsekvenserna för exempelvis Skärholmens, Sättras, Hässelby gårds, Vinstas, vissa delar av Vällingbys, Kälvestas, Lundas befolkning m fl om denna stomljuds nivå accepteras även kvällstid och på lördagar. Hur mycket kommer det allmänna häсотillståndet att påverkas? Hur många kommer inte att behöva annat boende? För hur många är annat boende en möjlig lösning med tanke på arbete, skolor, barn, anhöriga mm?

"Ljudkrav måndag-fredag kl 19-22 samt lördagar kl 9-17: Förvaltningen påpekar att nämndens förslag till ändring av ljudnivån på vardagar kl 19-22 inte är avsett att utgöra en begränsning av arbetstiderna utan en nivå där evakuering ska erbjudas boende om värdet överskrids. Förvaltningen vidhåller att 40 dB(A) ska utgöra den gräns på vardagar mellan kl 19-22 då boende, som utsätts för stomljud över denna nivå under mer än en vecka, ska erbjudas tillfälligt boende"

Beträffande utsläpp av vatten är nämndens påpekande viktigt.

2.6 Stockholms Vatten

ARG observerar att Stockholms Vatten framför synnerligen väsentliga synpunkter och frågor som Trafikverket i mycket liten utsträckning har svar på. Trafikverket hänvisar som så ofta annars till planer, kontrollprogram som senare skall tas fram. Det är vår bestämda uppfattning att dessa skriftligen måste presenteras i god tid före huvudförhandlingar så att dessa kan bedömas av remissinstanser mfl. Några av Stockholms Vattens frågeställningar är av den art att det inte bara kan avgöras hur de kan lösas utan även om de kan lösas. Av denna anledning är det nödvändigt att dessa frågor prövas före och under huvudförhandling innan fastställande av tillståndsdöm.

Stockholms Vatten hävdar:

"Översiktlig bild och andra kompletteringar: Stockholm Vatten efterfrågar en översiktlig bild, i form av kartor och/eller principskisser, över de olika vatten som kommer att genereras av utbyggnaden av Förbifart Stockholm. Underlaget ska visa vilka typer av vatten som kan uppstå, uppskattade volymer, från vilka ytor dessa vatten uppstår, föroreningsrisker, vart vatten ska avledas, effekter av eventuella

åtgärder för att minska föroreningsgraden/riskerna före avledning samt utbyggnadsalternativens totala påverkan på recipienter där även ökad trafikbelastning på befintligt vägnät tagits med.”

ARG delar ovanstående krav. ARG ifrågasätter om det över taget är möjligt att hantera dessa volymer, rena dem och kunna återföra dessa till recipient utan att störa vattenbalanser och undvika förorening av marker och vattendrag. Det är absolut nödvändigt att Trafikverket kan visa att det är möjligt och hur det kan genomföras före huvudförhandling. Vi uppfattar att detta är en av flera orsaker till att Naturvårdsverket hävdar att konsekvenserna med de fyra målen borde sammanfattas i ett.

”Ansökan behandlar inte att eventuella föroreningar i grundvattnet riskerar att transporteras ut till ytvattnet (dränvatten som avleds till Sätträbäcken som i sin tur mynnar i Mälaren).”

Trafikverket kommenterar inte ovanstående. Trafikverket avser inte längre att tillföra vatten till Sätträbäcken men det kan ändå bli en nödvändighet varför möjligheten att göra det och hur det kan göras bör klargöras före huvudförhandling.

”Stockholm Vatten anser vidare att det inte är helt klarlagt att bortledningen av grundvatten inte skulle motverka uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna utan bara antas inte göra det.”

Trafikverket kommenterar inte heller ovanstående väsentliga och avgörande frågeställning.

Stockholms Vatten framför också följande:

”Dagvatten: Stockholm Vatten påpekar att det inte är någon skillnad på reningskrav om dagvatten leds via kommunalt dagvattensystem eller direkt ut i recipienten. Utbyggnadsalternativets påverkan på dagvattenföroreningar och recipienter måste redovisas som halter och mängder. Effekterna av den ökade trafikmängden också på omgivande vägnät måste redovisas.”

Trafikverket hävdar att denna fråga inte omfattas av Mark- och miljödomstolens prövning. ARGs kommentar är att frågan är synnerligen väsentlig och undrar var den skall bedömas om inte i dessa fyra mål, såväl avseende hamnar som avseende grundvattenbortledning och inläckage i tunnlar. Dagvatten kommer dessutom att ansamlas under såväl bygg- som driftsfas varför Trafikverkets kommentar om att detta gäller färdig anläggning förefaller än mer ovidkommande. Frågan om omgivande vägnät är väsentlig, exempelvis kring Vinsta trafikplats.

ARG har liknade synpunkter som Stockholms Vattens avseende tunnelavloppsvatten. Stockholms Vattens framställan återgiven på sid 71-72 bör i hela sin omfattning bedömas inom dessa 4 mål och av Mark- och miljödomstolen.

Stockholms Vatten anser:

”Tunnelavloppsvatten (spol- och tvättvatten samt släckvatten): Bestämmelserna för vattenskyddsområdet för Östra Mälaren ger ett skydd mot ökad tillförsel av föroreningar. Den möjlighet som finns att förhindra ett nytt utsläpp genom överföring till en lämpligare recipient bör därför användas. Renat tunnelavloppsvatten får inte avledas till Östra Mälarens vattenskyddsområde eller till en känslig recipient som Igelbäcken. Det åligger inte VA-huvudmannen att utreda hur detta ska ske och VA-huvudmannen har inte heller skyldighet att ta emot detta vatten då det varken rör sig om spillvatten av hushållskaraktär eller dagvatten. Vidare härrör detta vatten från ytor under mark som till största del inte ligger inom verksamhetsområdet för spill- eller dagvatten. Trafikverket bör ta fram en utredning om hur frågan om hur tunnlar kan tvättas invändigt på miljömässigt och samhällsekonomiskt bästa sätt.

Det spolvatten som avses att ledas till Järva dagvattentunnel måste givetvis renas i VA-station.

Tvätt- och spolvatten samt släckvatten ska renas, inte bara fördröjas och sedimenteras, i VA-station innan det avleds.

Avledning av renat tvätt- och spolvatten från tunneln under Järvafältet och dagvatten från trafikplats Akalla till Järva dagvattentunnel för vidare avledning till Edsviken kan innebära krav på ny vattendom. Stockholm Vattens ställningstagande förutsätter att vattendom erhålls.”

Stockholms Vatten är också tydliga med att dränvatten inte får tillföras Järva dagvattentunnel och att lämpliga recipienter på markytan bör utredas. Man framför också att dränvatten under byggnadstiden skall avledas till kommunalt reningsverk. Trafikverket säger sig inte ha hittat annan lösning än att tillföra dränvatten till Igelbäcken eller använda detta vatten som släck- och spolvatten.

Stockholms Vatten säger att ansvaret för att avleda dränvatten till Igelbäcken inte åligger Stockholms Vatten. Som citerats ovan anser man att Igelbäcken inte är en lämplig recipient varken för orenat eller renat dag- och spolvatten vilket enligt vår mening rimligen innebär att inte heller dränvatten är det.

ARG har citerat och kommenterat Stockholms Vattens framställan och Trafikverkets mycket otillfredsställande svar på ett omfattande sätt eftersom vi anser att det så tydligt visar på att väsentliga delar av problematiken inte är lösta avseende hantering, rening och återföring av vatten till recipient under såväl byggnads- som driftsfas med Förbifart Stockholm. Som tidigare framförts måste det före huvudförhandling klart visas hur och om denna hantering är rimlig ur miljö- och kostnadsmässiga aspekter. Kostnaderna bör såväl under byggnadsfas som driftsfas belasta projektet.

2.7 Sundbybergs stad

Sundbybergs stad saknar en beskrivning av hur tillförsel av renvatten till Igelbäcken under byggtiden i praktiken ska utföras. Staden anser också att Trafikverket måste ha tekniska lösningar klara och i drift före byggstart för att undanröja samtliga negativa konsekvenser av sökt grundvattenbortledning som framkommit under remisstiden.

Trafikverket hänvisar till kontrollprogram angående Igelbäcken och menar att Sundbybergs andra framställan inte kan tillgodoses före byggstart. ARG anser att en handlingsplan för båda frågeställningarna måste presenteras före huvudförhandling.

3. Organisationer

3.1 Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG

ARG konstaterar att bara ett fåtal av ARGs synpunkter avhandlas under denna rubrik. ARG har tidigare, under många olika punkter i detta yttrande, framfört synpunkter som berör såväl nedanstående frågor som många andra frågeställningar. Vi hänvisar därför till hela detta yttrande från ARG likaväl som till tidigare skrivelser till Mark- och miljödomstolen.

Råcksta träsk. Trafikverket redogörelse är otillfredsställande och besvarar inte våra tidigare framförda synpunkter. Beträffande tillflöde från Grimstaskogen har vi från Stockholms stads uppgifter funnit att detta utgör mer än 30% av det totala tillflödet av vatten till Råcksta träsk. Betydelsen av tillflödet från markområdet mot Bergslagsplan är också väsentligt vilket Trafikverket påtalar. Därför är det allvarligt att dagvatten orsakat av Förbifart Stockholm inte kommer att renas på ett tillfredsställande sätt vid Vinsta/Bergslagsplan utan att Råcksta träskes kvävehalt kommer att öka och därigenom även kvävetillförseln till Mälaren. Vi har i flera skrivelser som Trafikverket tagit del av kommenterat hela denna problematik men den förblir olöst. Vi återger den ånyo. Nedanstående textversion från hösten 2013 innehåller några nya uppgifter men har i stort samma innehåll som tidigare skrivelser.

ARGs kommentar:

"Råcksta Träsk"

2009 avslutades ett projekt för att skapa reningsanläggningar för det dagvatten som rinner till Råcksta Träsk. Råcksta Träsk är en mycket näringsrik sjö och sedimentens halter av bl.a. tungmetaller är bland de högsta som uppmätts i Stockholms sjöar. Tillrinningen till sjön består huvudsakligen av dagvatten som också är den största källan till föroreningarna i sjön. Dagvattnet kommer från bl.a. Vinsta industriområde samt delar av Bergslags- och Lövstavägen d.v.s. samma område som kommer att exploateras av Förbifart Stockholm, trafikplats Vinsta.

I Trafikverkets planering ingår att låta Råcksta Träsk bli recipient för dagvatten från Förbifart Stockholm. Det byggs en underjordisk dagvattendamm mitt emot Tpl Vinsta södra och vattnet förs sedan vidare till Råcksta Träsk. Vid större olyckor eller akutbehov av tömning kommer vatten att skickas direkt till sjön. Råcksta Träsk avvattnas genom en å, förbi Kvarnvikens kvarn, direkt ut i Mälaren.

Vid undersökningar har Stockholms stad funnit att Råcksta Träsk får mer än 30% av sitt tillflöde av vatten från Grimstaskogen. Denna tillrinning av filtrerat vatten samt relativt snabb cirkulation ut i Mälaren har troligtvis gjort att denna mycket utsatta sjö har kunnat överleva. Grundvattensänkning orsakad av Förbifart Stockholms tunnlar äventyrar nu detta system.

Denna synnerligen belastade sjö har sedan 4 år fått en ny chans. Projektet finansierades av Miljömiljarden. Projektet Förbifart Stockholm kommer motverka förbättringarna.”

”Stadsbyggnadskontoret har i tidigare version av detaljplanebeskrivningen, samråd, under Dagvatten angett:

”Allt dagvatten ska samlas upp i magasin o d och renas innan utsläpp på det allmänna nätet eller i befintlig omgivning.”

I nuvarande planbeskrivning står bara:

”Dränvattnet avleds lokalt till ledning eller recipient efter godkännande av Stockholms vatten.”

Vad innebär denna förändring i texten?

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

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

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

ARG vidhåller att en samlad redovisning krävs avseende konsekvenser och risker med projektet Förbifart Stockholm med tanke på tillfälliga hamnar, verksamhet i dessa, verksamhet i och vid tillhörande arbetstunnlar, transporter på land och vatten mm som är en följd av dessa hamnar. Dessutom behövs en sammanfattande

redovisning av den totala hanteringen av vatten som blir en följd av dessa hamnar och grundvattenbortledning under bygg- och driftsfas. Redovisningen skall inbegripa anläggningar för vattenhantering, rening, infiltration, återförsl till recipient, risker och konsekvenser. Dessutom bör kostnader för denna vattenhantering som belastar projektet respektive annan skattefinansierad budget under såväl bygg- som driftsfas redovisas.

ARG anser inte att våra frågor och synpunkter avseende skydd av naturmiljöer är besvarade på ett tillfredsställande sätt genom Trafikverkets svar inbegripet bilagor. Förutom sumpskogar framhåller Ekologigruppen nu risker för översilningsmarker i Grimstaskogen mot Mälaren. Biotoper kan raderas ut och biologisk mångfald minska. ARG motsätter sig att tunnlarna under Grimstaskogen fortfarande planeras få en sämre tätning, tätningsklass 1 och därigenom även en mindre adekvat hantering, endast åtgärdssteg 1-2 av 5 enligt åtgärdsprogram. Detta trots att ett större antal sprickzoner nu redovisas i Trafikverkets underlag och att angränsande berggrund under Lambarfjärden konstaterats vara adekvat för tunnel men inte komplikationsfri. Trafikverket har inte såsom för flera andra delsträckor som fått tätningsklass 1 angivit beräknad skillnad mellan klass 1 och 2 när det gäller inläckage i tunnlarna under Grimstaskogeen.

Det står i handlingen att ARG tidigare skrivit att en damm vid den södra skogen är en dålig idé och att den, om den kommer till stånd, måste övervakas under årets gång.

ARG skrev i september 2012:

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

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

ARG har svårt att bedöma vilken nytta en sådan damm skulle kunna få men kvarstår vid åsikten att den också skulle kunna innebära risker och störningar i naturen. Trafikverkets förslag ökar också våra farhågor beträffande att grundvattenpåverkan på grund av Förbifart Stockholms tunnlar kan skada sumpskogar och översilningsmarker inom Grimstaskogen. Vi vill med det bestämdaste framföra att eftersom risker att skada naturen uppenbarligen föreligger måste tätningen av tunnlarna genomföras på bästa möjliga sätt och med högsta tätningsklass. Trafikverket bör som första åtgärd ändra tätningsklass 1 till 2 för tunnlarna under Grimstaskogen med omgivningar.

ARG har på andra ställen i denna skrivelse mer ingående kommenterat frågor om påverkan på grundvatten. Vi hänvisar därför till ARGs kommentarer under:

Avsnitt A

- 6. Yrkande 1.9 om skyddade områden
- 11. Prövotidsvillkor 2.3 om inläckage i berganläggningar och yrkande 1.15 om åtgärdsplan och delegation
- 20. Tättningsmedel

Avsnitt C

- 1.2 Länsstyrelsen i Stockholms län
- 1.5 SGU

I övrigt hänvisar ARG till tidigare skrivelse till Mark- och miljödomstolen, januari 2012, om grundvattenbortledning, Målnummer M 3346-11.

ARG anser fortsatt att många frågor är obesvarade och kräver utökad utredning. Med utgångspunkt från svaret på dessa utredningar krävs nya handlingsplaner och åtgärdsprogram som bör presenteras före huvudförhandling och leda till nytt samråd/remissförfarande för att pröva om projektet är genomförbart och inte medför betydande skadeverkningar.

Frågan om verkställighetsförordnande har ARG kommenterat under Avsnitt 9. Yrkande 1.12 om verkställighet och under G. Verkställighet Villkor 38:

3.2 Föreningen Rädda Lovö

ARG undrar om Rädda Lovö verkligen endast har framfört synpunkter om Edeby ekhage?

3.3 Stockholms Naturskyddsförening och Naturskyddsföreningen i Stockholms län

ARG instämmer i föreningarnas synpunkter förutom att vi anser att stomljud över 35 dBA inte skall tillåtas efter kl 19. Föreningarna har skrivit "efter kl 20". Flertalet synpunkter och svar från Trafikverket har ARG redan kommenterat under andra punkter i denna skrivelse.

4. Sakägare och andra intressenter

ARG observerar att även Statens fastighetsverk anser att all krossning av bergmassor skall ske under jord.

Beträffande påverkan på skog vill ARG på nytt framhålla att skydd av skogen är minst lika viktig vid övergång från produktionsskog till naturreservat. En förändring av skogsmarken, grundvattennivåer mm påverkar inte bara skogens sammansättning avseende träd utan även beträffande flora, svamp och bär, djurliv, biotoper och biologisk mångfald samt värden avseende naturupplevelser och rekreation. Allt detta är ur olika aspekter viktiga värden för samhället även räknat i ekonomiska termer.

Beträffande Edeby ekhage gäller det inte bara att följa vad som händer och upprätta åtgärdsprogram. Det föreligger ett ansvar att i förväg säkerställa att projektet inte riskerar att skada området genom exempelvis sänkning av grundvattennivån. ARG har under Avsnitt A, punkt 6, 10 och 11 refererat till kandidatarbetet:

"Grundvattenavsänkning vid tunnelbyggnad – tillämpning Förbifart Stockholm" ett kandidatarbete inom civilingenjörsprogrammet Väg- och vattenbyggnad av Emil Cederström, Annie Gjers, Ofelia Kullerstedt och Maria Nilsson, Institutionen för bygg- och miljöteknik Avdelningen för geologi och geoteknik, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg, Sverige 2012, Kandidatarbete nr 2012:44.

Vi citerar detta kandidatarbete avseende Edeby ekhage och Lovö:

"I Avsnitt 3.2.1 Topografi och bebyggelse togs upp att det på Lovöns södra spets finns ett Natura 2000-område. Området ligger utanför den influensradie som fås i modellerna, men dock i närheten av en sprickzon som tunneln korsar relativt nära Natura 2000-området. Här finns risk att avsänkningen sprider sig längs sprickzonen till Natura 2000-området. Det är därför av vikt att här kontrollera grundvattenavsänkningen under tunneldrivningen, för att försäkra sig om att växtligheten inte tar skada.

Risken för sättningar orsakade av grundvattenavsänkningen beror på om området täcks av kohesionsjord eller ej, eftersom kohesionsjordar är mycket sättningsbenägna. Lovön är som tidigare nämnts till stora delar täckt av lera. Det innebär att byggnaderna som ligger i lerområden riskerar att få sättningsskador. En byggnad som ligger på lera är Lovö kyrka som har ett stort historiskt värde. Den ligger dock precis i utkanten av influensområdet, där sättningarna bör vara relativt små, och vi tror därför inte att den kommer att få några betydande skador. Drottningholm ligger långt utanför den influensradie som fås i modellerna och borde således inte utsättas för sättningar. Däremot finns risk att grundvattenavsänkningen sprids längs sprickzoner och på så sätt når fram till slottet. Detta borde därför också finnas med i observationsprogrammet. Även herrgårdar och fritidshus som ligger på Lovöns lerbält riskerar att få sättningsskador."

I ovanstående citat påtalas således bland annat risker för Edeby ekhage och att grundvattenavsänkningen kan nå fram till Drottningholms slott. Drottningholms slott omfattar många fler fastigheter än bara själva slottet. Kina Slott ligger tex betydligt mycket närmare Förbifart Stockholms tunnlar än slott med park.

Vi har även refererat till en KTH-rapport från maj 2010 "Analys över inläckage av grundvatten till Förbifart Stockholm för deltunnel under Lovö", David Barkels, Alejandra Silva Parra.

Av denna framgår att Trafikverket räknar med en omfattning av grundvattenpåverkan som är avsevärt mindre än den ur geologisk synpunkt möjliga. ARG befarar en ny Hallandsåsproblematik! En viktig kommentar i sammanfattningen av denna rapport är också:

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

ARG kommenterar inte synpunkter och svar från/till privatpersoner och bostadsföreningar på sidorna 77-93.

D. Bemötande av synpunkter i M 1206-12

1. Föreningen Rädda Lovö

ARG stödjer föreningen Rädda Lovös krav avseende Edeby ekhage.

ARG har studerat alternativen för ned- och uppfarter på Lindö och är övertygade om att en lösning går att finna som eliminerar risken för röksmitta och som i övrigt är lämpad för trafiken till och från Mäläröarna. Enligt Trafikverkets egna uppgifter beräknas trafiken förbi Lovö/Edeby ekhage/Drottningholms slott bli mindre om upp-/nedfarter läggs på Lindö än på Lovö vilket är gynnsamt för såväl Lovö, Natura 2000-området och världsarvet Drottningholm. Än mer gynnsamt för en sund utveckling av Mäläröarna vore en spårbunden förbindelse till fastlandet i stället för Förbifart Stockholm, kanske via tunnel mot Brommaplan eller söderut.

2. Statens fastighetsverk

Angående grundvattenrör har ARG uppfattat att Trafikverket själva argumenterat mot en annan remissinstans med konstaterandet att nuvarande rör är placerat i gränsen mellan olika marktyper och att utvärdering är svår eller att värden måste ”justeras” inför bedömning. Varför vill då Trafikverket inte sätta ut fler rör?

3. Naturskyddsföreningen (Stockholms län)

Vi anser att Trafikverket noggrant bör beakta Naturskyddsföreningens sakkunskap.

E. Tidsplan för målens handläggning och F. Förslag till huvudförhandlingsplan

ARGs kommentar till tidsplan och huvudförhandlingsplan:

Vi utgår från att tidsplanen enligt domstolens hemsida är aktuell. ARG anser dock att så många frågeställningar är olösta att det krävs betydande kompletteringar från Trafikverkets sida som remissinstanser, sakägare och organisationer måste få ta del och få möjlighet att kommentera skriftligen före huvudförhandling.

Domstolen lyfter under F. frågan om syn. ARG ser detta som mycket väsentligt. Vid denna bör givetvis platserna för de tre hamnarna och tillhörande arbetstunnlar besökas. ARG rekommenderar även syn vid strandpromenaden och Kanaanbadet i Grimstaskogen mitt emot läget för hamn på Norra Lovö. Sumpskogar och inte minst översilningsmarker bör beskådas. ARG anser även att hamnen vid Tyska Botten, som Trafikverket ämnar använda som utförselhamn, med omgivningarna bör synas. Området vid Vinsta trafikplats med omgivningarna i Hässelby gård, Vällingby och Kälvesta kommer att utsättas för långvariga störningar, bland annat i form av stomljud. Delar av detta område riskerar också allvarliga sättningar på grund av grundvattenbortledning. Detta gäller flera bostadsområden och även området kring Hässelby slott vars grundläggning är okänd. Under sportfältet framför Grimsta idrottsplats är lerdjupet känt, 14 meter.

Andra områden/objekt som enligt vår mening riskerar skada bland annat på grund av grundvattenbortledning är Natura 2000-områdena Edeby ekhage och Hansta, Igelbäckens naturreservat, jordbrukslandskapet på Lovö och kulturlandskapet vid Drottningholm med Kina slott och kulturminnesmärkta arbetarbostäder.

G. Domstolens läsning av Trafikverkets yrkanden i M 3346-11 (fortsättning från avsnitt A)

TILLSTÅND TILL VERKSAMHETER

1. Tillstånd att från tunnlar och övriga anläggningar i berg för Förbifart Stockholm under bygg- och driftskede leda bort allt inläckande grundvatten.

ARGs kommentar: Detta är väl en nödvändighet om projektet skall genomföras. Villkor bör ställas att inläckaget skall minimeras så långt det är tekniskt möjligt och inte begränsas med tanke på investeringskostnad. Tätningssklass 2 skall planeras för hela sträckan och hela åtgärdsprogrammet med steg 1-5. ARG bedömer att detta lönar sig på lång sikt genom minskade skadeverkningar på natur-, kultur- och boendemiljöer och minskade utgifter för åtgärder att motverka skador, minskade drifts- och underhållskostnader mm.

2. Tillstånd att för schakt i jord och berg för tråg och betongtunnlar i byggskedet genom bortledning av grundvatten få sänka grundvattennivån 10 m utanför schakt till en nivå som ligger ca 0,5 m under schaktbotten vilket innebär följande lägsta nivåer:

ARG kan inte bedöma rimligheten i detta och de risker som föreligger för respektive område/plats.

3. Tillstånd att i driftskedet leda bort allt vatten som läcker in i tråg och betongtunnlar.

ARGs kommentar: Detta är väl en nödvändighet om projektet skall genomföras. Villkor bör ställas att inläckaget skall minimeras så långt det är tekniskt möjligt och inte begränsas med tanke på investeringskostnad. ARG bedömer att detta lönar sig på lång sikt genom minskade skadeverkningar på natur-, kultur- och boendemiljöer

och minskade utgifter för åtgärder att motverka skador, minskade drifts- och underhållskostnader mm.

4. Tillstånd att i driftskedet genom bortledning av grundvatten sänka grundvattennivån vid redovisade anläggningsdelar till följande nivå:

ARG kan inte bedöma rimligheten i detta och de risker som föreligger för respektive område/plats.

5. Tillstånd att på fastigheter inom påverkansområdet vid behov infiltrera vatten i jord och/eller berg för att upprätthålla godtagbara grundvattennivåer för att undvika skada, samt att anlägga och bibehålla nödvändiga anläggningar för sådan infiltration.

ARGs kommentar: Detta kan naturligtvis vara och bli en nödvändighet för vissa fastigheter. Grundvillkoret måste dock vara att inläckaget i tunnlar skall minimeras så långt det är tekniskt möjligt och inte begränsas av beräknad investeringskostnad. Alla tekniska möjligheter att undvika att påverka grundvattenmagasin skall användas som inte på annat sätt skadar natur- och miljö. Tätningsklass 2 skall planeras för hela sträckan och hela åtgärdsprogrammet med steg 1-5 enligt schema i bilaga 8. ARG bedömer att detta lönar sig på lång sikt genom minskade skadeverkningar på natur-, kultur- och boendemiljöer och minskade utgifter för åtgärder att motverka skador samt minskade drifts- och underhållskostnader mm.

6. Tillstånd att lägga om Stordiket vid Akalla trafikplats

ARG har inte lokalkännedom nog att bedöma rimligheten i detta. Vi inser dock att detta är en åtgärd som riskerar naturvärden och är ett hot mot vattensalamander i detta vattendrag.

7. Tillstånd att leda dränvatten till Stordiket/Igelbäcken.

ARG har i likhet med flera remissinstanser i denna skrivelse ifrågasatt möjligheten att använda dränvatten, även i dess renaste form och även renat, bland annat på grund av risk för föroreningsrester och hög kvävehalt. ARG anser att riskerna med dränvatten i alla dess former bör utredas ytterligare. Särskilt sakkunnig expertis bör tillfrågas för bedömning av frågan innan huvudförhandling.

8. Tillstånd att bygga och bibehålla anläggningar för den sökta verksamheten liksom att i förekommande fall få riva ut tillfälliga anläggningar.

ARG anser att tillstånd inte kan ges för byggande och drift av de tre tillfälliga hamnar som Trafikverket ansökt om.

Hamnarna, hamnverksamheten med tillhörande land- och sjötransporter av materiel, driv- och sprängmedel samt av schakt- och stenmassor utgör en betydande risk för Mälaren som dricksvattentäkt, för bad och fiskevatten. Föreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde bör i sig förhindra godkännande av denna verksamhet.

Hamnarna, transporter på land och vatten och närliggande arbetstunnlar med utsprängningar och krossverksamhet mm innebär betydande störningar och risker som mycket negativt påverkar det rörliga friluftslivet. Verksamheten bryter mot riksintresset Mälaren med öar och strandområden. Hamnar med transporter och arbetstunnlar innebär betydande störningar under 8-10 år för två mycket välbesökta naturreservat, Grimsta och Sätmaskogen. Dessa har avgörande betydelse avseende naturupplevelser och rekreation för stora befolkningsgrupper i norra och södra Stockholm. Denna påverkan kan få bestående negativa effekter hälsomässigt på grund av försämrade rekreativsmöjligheter och även genom bestående förändringar av vanor och beteende.

Verksamheten kommer att ge mer eller mindre bestående skador på områden vid Mälaren, till exempel på Norra Lovö. Skador på Norra Lovö medför också att en för Stockholm unik företeelse försvinner, nämligen att två tämligen orörda utmarksskogar möts, i detta fall från varsin sida av Lambarfjärden.

Hamnarnas placering innebär följdverksamhet i närliggande arbetstunnlar som också får allvarliga konsekvenser för respektive område med känsliga naturmiljöer. Trafikverket hävdar att inga alternativ till dessa tre hamnar finns. ARG hävdar att även om detta skulle innebära att byggnadsperioden förlängs så finns möjlighet att använda färre eller inga hamnar alls. För Malmviken har vi uppfattat att alternativ hamnmöjlighet föreligger.

Konsekvenser och risker med hamnverksamheten är dessutom inte färdigutredda. Bland annat har inte mottagningshamnar preciserats och därigenom inte heller risker i farleder och i själva mottagningshamnarna. Enligt Trafikverkets karta över tänkbara mottagningshamnar norrut från Malmviken och Norra Lovö kommer pråmar med stenkross passera såväl Lovö som Görvälns vattenverk. Pråmar från Sättra kommer att passera Norsborgs vattenverk.

ARG ifrågasätter också starkt hamn vid Tyska Botten som utförselhamn via färjor fraktande materiel, arbetsfordon, driv- och sprängmedel. Detta med tanke på nuvarande och planerade bostadsområden vid Blackebergsvägen, angränsande Ängbybadet, aktiviteter i vatten och på isar utanför och kring hamnen och närheten till skyddsvärt ekbestånd inom och i omedelbar anslutning till Grimsta naturreservat.

ARG har utvecklat negativa konsekvenser och risker med framförallt hamnverksamheten på Norra Lovö i en rad kommentarer i denna och tidigare skrivelser.

TILLSTÅND OCH DISPENS FÖR SKYDDADE OMRÅDEN

9. Tillstånd och dispens från respektive reservatsföreskrifter enligt 7 kap. 7§ miljöbalken för att vidta i, domsbilaga X, redovisade åtgärder avseende Sätmaskogens naturreservat och Hansta naturreservat.

ARG anser att störningar, konsekvenser och risker för skadeverkningar i dessa reservat är så stora att tillstånd och dispenser inte bör ges. Beträffande Hansta har ARG i denna skrivelse under avsnitt A, punkt 5. *Natura 2000-området Hansta*, återgett vår samrådsskrivelse och betonat risker med bland annat ökat kvävenedfall

och grundvattenpåverkan. Beträffande Sätorskogen har vi avgett en kommentar under 6. Yrkande 1.9 om skyddade områden.

10. Dispens enligt artskyddsförordningen

(utgår om domstolen delar Trafikverkets bedömning att tillstånd inte behövs).

ARG anser att dispens och tillstånd givetvis måste sökas och endast ges om Trafikverket kan visa att beståndet av skyddade arter inte kommer att påverkas negativt.

11. Dispens från artskyddsförordningen (2007:845) för att vidta åtgärder vid Trafikplats Akalla inom Hansta reservatet som kan innebära påverkan och störning för större vattensalamander och snok.

ARG anser att dispens och tillstånd givetvis måste sökas och endast ges om Trafikverket kan visa att beståndet av skyddade arter inte kommer att påverkas negativt.

ALLMÄNT VILLKOR

12. Verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska olägenheter för omgivningen, ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med till ansökan fogade ritningar och andra handlingar samt vad Trafikverket i övrigt åtagit sig i målet.

Trafikverket är inte strikt bunden till alla detaljer, så länge de grundläggande funktionskraven är uppfyllda och verksamheten bedrivs inom ramen för den miljöpåverkan som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen och inte medför större miljöpåverkan än det alternativ som redovisas där.

ARG anser att många och betydande ändringar jämfört med Trafikverkets ansökan måste göras och villkoras bland annat för att minska olägenheter. Detta gäller även beträffande ritningar och placering av verksamhet. Vi kan inte se att ovanstående villkorsformulering kan bli aktuell.

VILLKOR FÖR VERKSAMHET AVSEENDE SCHAKT I JORD OCH BERG

Villkorsområden för schakter

13. För att undvika skada får grundvattensänkningen enligt yrkande 2 [sänkning av grundvattennivån vid tråg och tunnlar i jord i byggskedet] inte orsaka större sänkning av grundvattennivå i jord utanför angivna villkorsområden än 0,3 m. Gränser för villkorsområden redovisas i [Karta] (Domsbilaga [-]).

På de platser som även omfattas av yrkande p. 4 [sänkning av grundvattennivån vid tråg i jord i driftskedet] får påverkan från denna grundvattensänkning, utan skyddsinfiltration, inte överstiga den utbredning villkorsområdet för byggskedet har. Om den kontroll som

sker i byggskedet visar att det inte är möjligt ska anläggningsutförandet ändras så att det blir möjligt.

ARG kan inte bedöma rimligheten i detta och de risker som föreligger för respektive område/plats.

Övriga påverkansområden för schakter

14. Grundvattennivån i område kring schakter som inte ingår i villkorsområde enligt punkt 13 får inte sänkas mer än vad som framgår av redovisat påverkansområde.

ARG kan inte bedöma rimligheten i detta och de risker som föreligger för respektive område/plats.

PRÖVOTID FÖR SKADEREGLERING

15. Mark- och miljödomstolen skjuter upp frågor om ersättning under en prøvotid av 10 år räknat från det att vattenbortledningen påbörjas. Trafikverket ska under prøvotiden följa effekterna i syfte att vinna erfarenhet av verksamheten.

Trafikverket ska senast ett år efter utgången av prøvotiden till mark- och miljödomstolen *dels* redovisa utfallet av genomförda kontroller och övrigt utredningsmaterial som tillskapas under prøvotiden och som innefattar omständigheter av betydelse för prøvningen, *dels* lämna förslag till skadereglering för anmälda, ännu ej reglerade skador.

ARG undrar vad detta innebär beträffande ersättning av skada om denna inträffar under de första 10 åren efter att vattenbortledningen påbörjas? Kan ersättning för skada då inte erhållas förrän prøvotiden gått ut?

ANMÄLAN AV FRÅGA OM ERSÄTTNING UNDER PRÖVOTIDEN

16. Före prøvotidens utgång får en fråga om ersättning för sakskada till följd av verksamheten anmälas till mark- och miljödomstolen för prøvning.

ARG hänvisar till kommentar under 15 ovan.

INLÄCKAGE I BERGANLÄGGNINGAR

Åtgärdsplan för inläckage i berganläggningar under byggtiden

17. Trafikverket ska, under byggskedet innan slutlig tätning skett, följa *Åtgärdsplan för inläckage i berganläggningar under byggtiden* som finns i aktbilaga X.

ARG undrar vad som menas med aktbilaga X?

För övrigt anser ARG att åtgärdsplanen skall följas fullt ut, i samtliga delsteg, beträffande hela sträckningen för Förbifart Stockholm oavsett eventuellt skiljande tätningsklasser för olika delsträckor. ARG anser dessutom att den bästa tekniskt möjliga tätningen skall gälla hela sträckningen. Under såväl byggnadsfas som driftsfas måste mätning av inläckage ske för så korta delsträckor att risker för visst bostads- eller naturområde, exempelvis Grimstaskogen, kan identifieras snabbt. ARG har motiverat allt detta i flera tidigare kommentarer i denna skrivelse.

Begränsning av inläckage i tätade berganläggningar

18. Trafikverket ska driva tunnlar och schakt i berg och utföra tätningsåtgärder på ett sådant sätt att inläckage av grundvatten i berganläggningar efter vidtagna tätningsåtgärder inte överstiger de flöden som anges i nedanstående tabeller för permanenta anläggningar respektive arbetstunnlar. Flödena avser grundvatten som läcker in till samtliga bergdelar under driftskedet. Området begränsas av en yttre gräns som ligger 5 m innanför påslag i berg i tunnlar eller vertikalschakt.

Nedanstående värden gäller som begränsningsvärde och månadsmedelvärde för maximalt inläckage till permanenta anläggningar och arbetstunnlar, angivet som liter/minut, inom olika delområden respektive arbetstunnlar.

Villkoret ska anses uppfyllt om minst 9 av 12 uppmätta månadsmedelvärden under en tolv månadersperiod understiger begränsningsvärdet.

ARG anser att grundvillkoret måste vara att inläckaget i tunnlar skall minimeras så långt det är tekniskt möjligt och inte begränsas med tanke på investeringskostnad. Alla tekniska möjligheter att undvika att påverka grundvattenmagasin skall användas som inte på annat sätt skadar natur- och miljö. Tätningsklass 2 skall planeras för hela sträckan och hela åtgärdsprogrammet med steg 1-5 enligt schema i bilaga 8. ARG bedömer att detta lönar sig på lång sikt genom minskade skadeverkningar på natur-, rekreations-, kultur- och boendemiljöer och minskade utgifter för åtgärder att motverka skador, minskade drifts- och underhållskostnader mm. Under såväl byggnadsfas som driftsfas måste mätning av inläckage ske för så korta delsträckor att risker för visst bostads- eller naturområde, exempelvis Grimstaskogen, kan identifieras.

För ARG förefaller beräknade inläckagevolymerna som mycket stora. Målsättningen bör skärpas för att nå långt under angivna volymer.

Villkoret om "minst 9 av 12 uppmätta månadsmedelvärden" är ett orimligt lågt krav. Värdena bör kunna hållas året runt och åtgärder omedelbart sättas in när så krävs.

ARG har motiverat allt detta i flera tidigare kommentarer i denna skrivelse.

20. Trafikverket ska kontinuerligt följa upp inläckaget i berganläggningarna.

ARG anser detta vara en självklarhet. Innebär detta att kontroll genomförs ständigt/dagligen? Det är viktigt att dessa kontroller sker, inte bara ockulärt utan även instrumentellt med täta intervaller. Detta bör framgå av villkoret.

VILLKOR KOPPLADE TILL OMRÅDESSKYDD**Grundvattennivån vid Edeby ekhage****22. Trafikverket ska säkerställa att grundvattennivån i morän nordost om Edeby ekhage (vid grundvattenrör 08F854RU) inte understiger nivån +0,3 som månadsmedelvärde och begränsningsvärde.**

ARG kan inte bedöma rimligheten i att hålla grundvattennivån på denna nivå. ARG ifrågasätter att nuvarande utsättning av kontrollrör är adekvat för bedömning, se kommentar från Statens fastighetsverk på sidan 95 i Trafikverkets yttrande.

ARG anser att motsvarande krav borde ställas för Natura 2000-området Hansta efter att bedömning gjorts beträffande vilken grundvattennivå som är lämplig.

Tillförsel av vatten till Igelbäcken**23. Trafikverket får i driftskedet leda dränvatten till Igelbäcken under förutsättning att tillsynsmyndighetens krav på utsläppsmängd och vattenkvalitet kan innehållas. Länsstyrelsen får, med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken, besluta om utsläppsmängd och vilka kvalitetskrav som ska vara uppnådda för att Trafikverket får leda dränvatten till Igelbäcken.**

ARG har tidigare framfört att denna fråga bör utredas före huvudförhandling. Vi ifrågasätter att det är rimligt att tillföra dränvatten, även i dess renaste form och även efter rening, till något vattendrag och i Igelbäckens fall är det extra känsligt med tanke på den skyddsvärda Grönlingen.

Åtgärder för större vattensalamander och snok inom Hansta naturreservat**24. Trafikverket ska genomföra åtgärder för att skapa nya och bibehålla nödvändiga livsmiljöer för stor vattensalamander och snok inom Hansta naturreservat och ska, i samråd med tillsynsmyndigheten, utarbeta en plan för detta innan arbetena får startas.**

ARG anser att detta förutsätter att dispens beträffande artskyddsförordningen först har sökts och givits, se villkor 10.

VILLKOR OM SKÖRDESKADOR SKADEREGLERING I VISSA FALL

Reglering av skördeskador

25. Ersättning för eventuella skördeskador ska regleras enligt den av Trafikverket redovisade regleringsmodellen för skördeskador. Modellen ska vara förankrad hos länsstyrelsen innan arbetena får starta.

ARG hävdar att skördeskador på Lovö inte bara drabbar den enskilde lantbrukaren utan även det allmännas intresse av Lovö som natur- och kulturbygd och av Drottningholm som världsarv. Skadeståndskrav och ersättning beträffande detta bör också i någon form regleras i villkor. Nödvändigheten av att så gott det är tekniskt möjligt söka undvika skada bör också villkoras.

Reglering av skador på dricksvatten- och energi brunnar

26. En beredskapsplan för alternativ vattenförsörjning ska finnas utarbetad och kommunicerad med de boende på Kungshatt och Lovö före byggstart. Ersättning för eventuella skador ska utgå enligt huvudprinciperna i Trafikverkets regleringsmodell för skador på dricksvattenbrunnar.

ARG kan inte bedöma rimligheten i detta.

Reglering av skador på energibrunnar

27. Skador orsakade av minskat möjligt effektuttag i energibrunnar ska kontrolleras genom att pejla grundvattennivån i brunnen eller i närliggande brunn. Eventuella skador bedöms utifrån faktisk grundvattenavsänkning i förhållande till aktiv borrhålslängd (dvs borrhålslängd i berg) och ersätts enligt huvudprinciperna i Trafikverkets regleringsmodell för skador på energibrunnar.

ARG kan inte bedöma rimligheten i detta men förslaget förefaller rimligare än tidigare förslag.

VILLKOR OM LUFTBURET BULLER, STOMLJUD OCH VIBRATIONER

Luftburet buller

28. Luftburet buller under byggskedet ska begränsas så att personer som bor i anslutning till anläggningen inte, annat än tillfälligt, ska utsättas för högre värden avseende buller än vad som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15). Värdena gäller inte för boende som erhållit skriftligt erbjudande från Trafikverket om tillfälligt boende alternativt tillfällig vistelse och andra skyddsåtgärder inte kan anses tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga. Trafikverket ska även i övrigt följa de allmänna råd som anges i föreskriften.

Arbeten som riskerar att medföra buller som överskrider Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggplatser (NFS 2004:15) får endast utföras helgfri måndag till fredag kl. 07-19. I samråd med tillsynsmyndigheten får sådana arbeten även utföras på annan tid.

Om Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggplatser riskerar att överskridas under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska boende som riskerar att beröras av sådant överskridande erbjudas möjlighet till tillfälligt boende alternativt tillfällig vistelse. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock senast tre veckor innan.

ARG anser att det är riktvärden för externt industribuller som skall klaras, inte minst med tanke på den mycket långa byggperioden om 8-10 år. Hänsyn måste tas till naturmiljöer och rekreativsmöjligheter, bland annat inom Sätterskogens och Grimsta naturreservat. Dessa naturreservat är av mycket stor betydelse för stora befolkningsgrupper. Villkor för hamnverksamheten måste ställas utifrån detta perspektiv. Beträffande hamnar med närliggande arbetstunnlar gäller dessutom hänsyn i enlighet med miljöbalken med avseende på riksintresset Mälaren med öar och strandområden och det rörliga friluftslivet.

ARG har redan tidigare kommenterat att tillfälligt boende för många människor inte är lätt att klara av och att långt varsel krävs.

Beträffande överskridande av riktvärden anser ARG att enbart samråd, jämfört med beslut, kan urvattna tillsynsmyndighetens inflytande och även Trafikverkets ansvar gentemot entreprenörer.

ARG har i ett stort antal kommenterar motiverat vår ståndpunkt beträffande detta villkor, bland annat under avsnitt A, punkt 6. Yrkande 1.9 om skyddade områden och punkt 16. Villkor om luftburet buller i denna skrivelse. I ARGs samtidigt insända yttrande om tillfälliga hamnar behandlas bullerfrågan ingående under avsnitt A, punkterna 4. Buller-skyddsåtgärder och försiktighetsmått och punkt 5. Buller - villkor. Vi hänvisar även till våra tidigare skrivelser till Mark- och miljödomstolen i januari respektive september 2012.

Stomljud

29. Stomljud under byggskedet ska begränsas så att personer som bor i anslutning till anläggningen inte, annat än tillfälligt, ska utsättas för högre värden avseende stomljud inomhus än vad som anges nedan. Värdena i tabellen gäller för bostäder, vårdlokaler och fritidshus. [Utgångspunkten för villkoret är Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15), med redovisade justeringar avseende vissa tider enligt tabellen nedan.]

*Veckodagar Tid Högsta ekvivalenta värde
(exklusive sprängning)*

Helgfri måndag–fredag 07.00–19.00 45 dB(A)

Helgfri måndag–fredag 19.00–22.00 45 dB(A)

Lördag 09.00–17.00 45 dB(A)

Lördag 07.00–09.00, 17.00–19.00 35 dB(A)

Söndag och helgdag 07.00–19.00 35 dB(A)

Lördag, söndag, helgdag 19.00–22.00 30 dB(A)

Alla dagar natt 22.00–07.00 30 dB(A)*

*** För bostäder gäller dessutom maximal momentan ljudnivå 45 dB(A) alla dagar nattetid 22.00–07.00.**

Värdena gäller inte för boende som erhållit skriftligt erbjudande från Trafikverket om tillfälligt boende alternativt tillfällig vistelse.

Riskeras ett överskridande av bullernivåer inomhus under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska boende erbjudas möjlighet till tillfälligt boende alternativt tillfällig vistelse. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock senast tre veckor innan.

I samråd med tillsynsmyndigheten får arbeten även utföras på annan tid.

ARG anser att verksamhet som kan orsaka stomljud inte skall få utföras annat än under helgfria dagar fram till kl 19. ARG har även tidigare kommenterat att tillfälligt boende för många människor inte är lätt att klara av och att långt varsel krävs. Beträffande överskridande av riktvärden anser ARG att enbart samråd, jämfört med beslut, kan urvattna tillsynsmyndighetens inflytande och även Trafikverkets ansvar beträffande entreprenörer. Man måste inse konsekvenserna för exempelvis Skärholmens, Sättras, Hässelby gårds, Vinstas, vissa delar av Vällingbys, Kälvestas, Lundas befolkning m fl om denna stomljudsnivå accepteras även kvällstid och på helger. Hur mycket kommer det allmänna häсотillståndet att påverkas? Hur många kommer inte att behöva annat boende? För hur många är annat boende en omöjlig lösning med tanke på arbete, skolor, barn, anhöriga mm?

VILLKOR OM UTSLÄPP TILL VATTEN

Dränvatten och processvatten från berganläggningar under byggskedet

31. Dränvatten och processvatten från tunnlar och andra anläggningar inne i berget ska under byggskedet och därefter så länge föroreningshalten så föranleder, ledas till spillvattennätet för rening i kommunalt reningsverk.

ARG ser detta som en självklarhet. Det måste dock för projektet säkerställas att detta är möjligt med tanke på anläggningars kapacitet och de recipienter som skall ta emot vattnet efter rening.

Skyddsinfiltration vid schakter

33. Betongtråg och betongtunnlar ska utföras så täta att i driftskedet inte behövs skyddsinfiltration för färdig anläggning för att undvika skador.

Infiltration får dock ske för att motverka effekten av att grundvatten avleds från ett magasin till ett annat längs med betong.

ARG anser att första meningen är en självklarhet. ARG kan inte bedöma rimligheten i den andra meningen. Fenomenet med avledning låter mycket olyckligt och vi förutsätter att detta i möjligaste mån undviks vid utredning och planering av byggnation.

VILLKOR OM OMLÄGGNING AV STORDIKET

34. Vid schaktningsarbeten i anslutning till Stordiket ska grumlingsbegränsande skärmar användas.

ARG inser att detta är av betydelse för olika livsformer. ARG har inte lokalkännedom nog att bedöma konsekvenserna av en omläggning av Stordiket. Vi inser dock att detta är en åtgärd som riskerar naturvärden och är ett hot mot vattensalamander i detta vattendrag.

Kontroll

35. Kontroll av verksamheten ska utföras i enlighet med det kontrollprogram som ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten innan grundvattenbortledningen får påbörjas.

ARG anser att detta kontrollprogram skall framtagas, presenteras och bedömas av remissinstanser mfl innan huvudförhandlingarna inleds. Alla delar av grundvattenbortledning, tätning av tunnlar, inläckage, bortförel, rening och återförande till recipient är av avgörande betydelse för natur-, kultur- och boendemiljöer och för mark- och vattenkvaliteter i regionen.

ARBETSTID

36. Arbetstiden för samtliga anläggningar bestäms till 10 år räknat från dag för dom.

ARGs kommentar är att dessa år kommer innebära svåra påfrestningar för en betydande del av Stockholms befolkning. För många kommer störningar uppkomma i såväl boendet som i arbets- och/eller skolmiljöer och ge försämrade rekreationsmöjligheter.

OFÖRUTSEDD SKADA

37. Anspråk i anledning av oförutsedd skada ska framställas senast 20 år från arbetstiden utgång.

ARG anser att ökning från 10 till 20 år efter arbetstidens utgång är ett steg i rätt riktning. ARG har dock uppfattat att skadeverkningar på grund av

grundvattenpåverkan kan uppkomma betydligt senare än efter 20 år (ca 30 år efter byggstart) på såväl byggnader som på natur- och kulturmiljöer. Detta borde innebära möjlighet att inkomma med ersättningskrav under betydligt längre tid. Kommuner, organisationer och även allmänheten borde kunna ställa krav på kompensationsåtgärder vid skador på naturmiljöer och rekreatiomsområden under Förbifart Stockholms hela driftstid och även längre fram.

VERKSTÄLLIGHET

38. Tillstånd och dispenser får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

ARG har tidigare i denna skrivelse kommenterat detta under avsnitt A, punkt 9. Yrkande 1.12 om verkställighet. *Vår skrivning från punkt 9 Yrkande 1.12 om verkställighet tas här med i sin helhet:*

Vi har här valt att citera ur Högsta domstolens beslut i mål T 3158-12 2012 angående verkställighetsförordnade avseende kalkbrytning i Bunge Ducker på Gotland:

13. Ett verkställighetsförordnande av domstol innebär alltså att en laga-kraftvunnen dom inte behöver avvaktas och är ur processuell synvinkel att se som ett undantag. Det får därför läggas på verksamhetsutövaren att påvisa konkreta skäl för ett verkställighetsförordnande och ange vilka beaktansvärda nackdelar som är förknippade med att tillståndet inte kan tas i anspråk omedelbart och vad som kan bli följden av att verksamheten förskjuts framåt i tiden.

Det måste också krävas att verksamhetsutövarens intresse med viss marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan tillståndet får tas i anspråk.

Särskild hänsyn ska tas till de skador på miljön som kan uppstå om tillståndet omedelbart tas i anspråk och de möjligheter som finns att läka sådana skador om tillståndsbeslutet upphävs eller ändras.

21. Bolaget har anfört starka skäl för ett verkställighetsförordnande. Verksamheten har förberetts under lång tid. Den förutsätter omfattande och tidskrävande arbeten och rör stora ekonomiska värden. Förskjutningar i bolagets tidsplan kan innebära avsevärda kostnader och betydande merarbete. Efter vad som kan bedömas på målets nuvarande stadium kan emellertid verksamheten redan under de inledande skedena få omfattande och långvariga följdverkningar för miljön. Det kan bli fråga om förändringar av miljön och landskapet som är svåra att återställa.

22. Slutsatsen blir att bolagets intresse av omedelbar verkställighet inte med erforderlig marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan verkställighet får ske. Tillståndet bör därför tills vidare inte få tas i anspråk.

ARG ser stora likheter med fallet på Gotland och projektet Förbifart Stockholm beträffande såväl framförda skäl för verkställighetsförordnande från Trafikverket och de skäl för avslag som vi i ARG m.fl. ser.

ARG ser inget skäl till att Trafikverkets begäran skall tillgodoses. Förbifart Stockholm leder enligt den samhällsekonomiska kalkylen inte till några betydande tidsvinster så länge biltrafiken i regionen inte är avsevärt större än idag. Inget talar, med nuvarande trender för att biltrafiken kommer att öka. Risken är dock påtaglig att den kommer att göra det om Förbifart Stockholm byggs och när den färdigställts. Privatbilismen har inte ökat efter 2008. Flera myndigheter, även Trafikverket medger att bilismen tycks ha stagnerat, men det har ännu inte lett till att någon myndighet lagt in denna förändring i sina prognoser. Om detta gjordes skulle projekt som Förbifart Stockholm sannolikt omvärderas även av detta skäl. Med ökad satsning på kollektivtrafiken och cykelbanor kan däremot biltrafiken minska och större tidsvinster erhållas på såväl spår som vägar.

ARG anser att en ny samhällsekonomisk bedömning av oberoende expertis krävs avseende projektet Förbifart Stockholm. Vi hävdar att nyttan, om det finns någon, är betydligt mindre än vad som framgår av hittills genomförda kalkyler. Den eventuella nytta som kan uppnås är enligt vår mening också väsentligt mindre än den nytta som kan uppnås om den mycket stora investeringskostnaden, 31,5 miljarder enligt TRVs rapport från 2013, skulle användas till spårsatsningar inom kollektivtrafiken. Skadeverkningar avseende miljö, klimat och hälsa uppväger också den eventuella nytta som skulle kunna uppnås med Förbifart Stockholm.

Ovanstående tankegångar har vi utvecklat i vårt överklagande av detaljplaner för Förbifart Stockholm i skrivelse till Länsstyrelsen i Stockholms län i september 2013. Vi hänvisar därför till denna skrivelse. På sidorna 4-21 kommenterar vi alternativ till Förbifart Stockholm och motorledens konsekvenser avseende trafikutveckling, klimatgasutsläpp och hälsa. Vi kommenterar också den samhällsekonomiska bedömningen. I fortsättningen av skrivelsen kommenteras frågor som berör vattenkvaliteter, Mälaren som dricksvattentäkt, luftkvalitet, konsekvenser för natur-, kultur- och boendemiljöer längs ledens sträckning.

ARG tillhandahåller gärna en kopia av ovan nämnda skrivelse. Den kan också hämtas från ARGs hemsida via denna länk:

http://www.grimstaskogen.org/Skrivelser/20130916_ARG_overklagan_Lst_Dp_Forbifart_Sthlm.pdf

Om en överprövning skulle begäras av miljöorganisationer mfl skulle det bero på en önskan att i större utsträckning söka skydda miljön och människor ur olika aspekter, värna natur-, kultur- och boendemiljöer, förbättra möjligheten att uppfylla miljökvalitetsnormer i luft och vatten, skydda Mälaren som dricksvattentäkt mm. Givetvis är det då allvarligt om tillståndet omedelbart kan tas i anspråk.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

39. Mark- och miljödomstolen godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen.

ARG mfl anser att utredningsmaterial, beskrivningar och slutsatser avseende effekter på natur-, kultur- och boendemiljöer, miljökvalitetsnormer, vattenkvalitet, påverkan och risker på grund av hamnverksamhet och grundvattenbortledning har stora brister och att miljökonsekvensbeskrivningen inte kan godkännas.

Hässelby 2 april 2014

Med vänlig hälsning



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

Postadress:

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

e-post: grimstaskogen@yahoo.se

Bilagor:

ARGs överklagandeskrivelse avseende detaljplaner, insänd till Länsstyrelsen i sept. 2013.
Kommentar till denna skrivelse återfinns under punkt 9. Yrkande om verkställighet och under G. Villkor 38. Verkställighet. (Dokument namn: 2013_09_ARG_overklagande_DETALJPLAN)
Bilagan översändes vid förfrågan men kan också hämtas från ARGs hemsida via denna länk:
http://www.grimstaskogen.org/Skrivelser/20130916_ARG_overklagan_Lst_Dp_Forbifart_Sthlm.pdf

"Grundvattenavsänkning vid tunnelbyggnad – tillämpning Förbifart Stockholm"
ett kandidatarbete inom civilingenjörsprogrammet Väg- och vattenbyggnad av
E. Cederström, A. Gjers, O. Kullerstedt och M. Nilsson, Institutionen f. bygg- och miljöteknik,
Avdelningen för geologi och geoteknik, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg, Sverige
2012, Kandidatarbete nr 2012:44.
<http://studentarbeten.chalmers.se/publication/163865-grundvattenavsankning-vid-tunnelbyggnad-tillampning-forbifart-stockholm>

"Analys över inläckage av grundvatten till Förbifart Stockholm för del tunnel under Lovö",
David Barkels, Alejandra Silva Parra, Mark- och vattenteknik, KTH, kandidatarbete, maj 2010
http://www2.lwr.kth.se/Publikationer/PDF_Files/LWR_Kand_10_06b.pdf