

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

Trafikverkets yttrande över mark- och miljödomstolens protokoll 2012-10-30 om tillstånd att anlägga och driva tillfälliga hamnar vid Norra Lovö, Malmviken och Sätra varv mm. I Ekerö och Stockholms kommuner (Förbifart Stockholm), mål nr 3342-11, 3343-11, 3345-11, 3346-11, 1206-12.

ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen lämnar här kommentarer till flertalet delar av ovanstående handling. Vi vill betona att vi framfört våra synpunkter genom att kommentera under flertalet punkter i avsnitt A-B. 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 undanlåtit 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.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

### A. Kompletteringar i mål M 3342-11, 3343-11 och 3345-11

1. Följdverksamhet – transporter till mottagningshamnar m.m. ....	4
2. Fartyg och färjor .....	6
3. Fråga om avfall .....	6
4. Buller- skyddsåtgärder och försiktighetsmått .....	6
5. Buller- villkor .....	14
<i>Hamnarnas bygg - respektive rivningsskede</i> .....	14
<i>Hamnarnas driftsskede</i> .....	14
6. Damning .....	18
7. Störningar på friluftsliv m.m. ....	19
a) <i>Allmänhetens möjlighet till tillträde till områden för friluftsliv</i> .....	19
d) <i>fråga om kompensation under eller efter byggfasen?</i> .....	20
8. Åtaganden .....	20
9. Arbetsplanen .....	20
10. Riskinventering avseende transporter till sjöss .....	21
11. Underlaget för prövningen i övrigt .....	21
12. Reningsanläggningar .....	22

### B. Bemötande av synpunkter i M 3342-11, 343-11, 3345-11.

<i>Byggande och drift av tillfällig hamn vid Sättra M 3345-11</i> .....	22
1. Statliga myndigheter	
1.1 Länsstyrelsen .....	22
1.2 Sjöfartsverket .....	23
1.3 Statens maritima museer .....	23
1.4 Transportstyrelsen .....	24
1.5 Naturvårdsverket .....	24
2 Kommuner, kommunala bolag	
2.1 Stockholms stad .....	24
2.2 Stockholms vatten .....	25
3. Organisationer	
3.1 Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Stockholms Naturskyddsförening .....	25
3.2 Nej till Västerleden .....	26
3.3 Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG .....	27
4. Sakägare och andra intressenter	
4.1 Fastighetsägare har synpunkter om buller. ....	27
4.2 Fastighetsägare har synpunkter om buller. ....	27

*Byggande och drift av tillfällig hamn vid Malmviken (M 3343-11)*

2. Kommuner, kommunala bolag	
2.1 Ekerö kommun, Miljönämnden .....	27
2.2 Stockholms vatten .....	28
3. Organisationer	
3.1 Föreningen Rädda Lovö .....	28
3.2 Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen .....	29
4. Sakägare och andra intressenter	
4.1 Fastighetsägare .....	29

*Byggande och drift av tillfällig hamn vid Norra Lovö (M 3342-11)*

1. Statliga myndigheter	
1.1 Länsstyrelsen .....	29
1.2 Försvarets radioanstalt (FRA) .....	30
2. Organisationer	
2.1 Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG .....	30
2.2 Lovö hembygdsförening .....	32
2.3 Föreningen Rädda Lovö .....	32
3. Sakägare och andra intressenter .....	32

## A. Komplettering i målen M 3342-11, 3343-11 OCH 3345-11

### 1. Följdverksamhet – transporter till mottagningshamnar mm

ARG hävdar att till följdverksamhet hamnverksamhet måste räknas all verksamhet som orsakas av arbetshamnens placering såsom transporter till och från hamnen på land och vatten och verksamhet som krävs för att hamnverksamheten skall kunna fungera exempelvis krossning av sten . Även val av utförsel- och mottagningshamnar och hanteringen av materiel, arbetsfordon, driv- och sprängmedel, stenkross inom dessa är en följd av arbetshamnens placering och verksamhet.

Negativa miljöeffekter, störningar och risker som denna följdverksamhet orsakar måste bedömas och villkoras inom ramen för Trafikverkets tillståndsansökningar.

Till följdverksamhet räknar vi:

- Transport till och hantering av material, driv- och sprängmedel inom utfartshamnar
- Transporter av material, driv- och sprängmedel mm från utfartshamnar
- Konstruktion av arbetstunnlar med sprängningar och borring
- Krossning av bergmaterial
- Transport av schakt- och stenmassor till arbetshamn
- Schaktmasse- och stenkrosstransporter till mottagningshamn
- Hantering av schaktmassor och stenkross i mottagningshamnar
- Transporter av schaktmassor och stenkross från mottagningshamnar

Farleder till mottagningshamnar måste identifieras och risker utredas längs farleder. Adekvata mottagningshamnar måste identifieras i vilka hantering kan ske riskfritt och där tillstånd för verksamheten finns.

Konsekvenser av borttransport av schaktmassor och stenkross från mottagningshamnar måste också studeras i förväg. Exempelvis skulle Lövsta som mottagningshamn innebära ökade risker på grund av kraftigt ökad prämtrafik på Lambarfjärden , konkurrens om vattenutrymmet med nuvarande transporter till värmeverk i Lövsta. Riskerna för närliggande dricksvattenproduktion skulle öka dramatiskt dels på grund av vattentransporterna, dels på grund av hamnverksamheten. Även fyllning och borttransporter av schaktmassor och stenkross med lastbil skulle innebära risker för Mälärvattnet. Lastbilstransporterna skulle dessutom kraftigt påverka buller och avgasstörningar längs det vägnät dessa skulle använda. Nu förefaller det dock av Trafikverkets beskrivningar, kartor och angivande av avstånd från hamnar på Lovö, inte som Lövsta är påtänkt.

ARG observerar att med den ungefärliga placering av mottagningshamnar som Trafikverket presenterat på karta kommer transporter inte bara passera Lovö vattenverk utan även Görvälns vatteverk. Transporter med stenkross från Malmviken kommer att passera både Lovö vattenverk och Görvälns vattenverk och från Norra Lovö kommer stenkrosstransporter passera Görvälns vattenverk. Transporter från Sättra kommer att passera Norsborgs vattenverk. Det betyder att 3 av 4 vattenverk inom Mälarens vattenskyddsområde kommer att passeras.

ARG konstaterar att Trafikverket inte namnger tänkbara och slutliga mottagningshamnar. Innan detta är fastställt kan risker och störningar i farleder och risker på land

vid borttransport inte bedömas. Endast en av de enligt Trafikverket fyra tänkbara mottagningshamnarna har tillstånd för hamnverksamhet med rätt att ta emot bergmassor, ingen avseende transporter från arbetshamnarna på Lovö. Två eventuella mottagningshamnar har inga tillstånd.

Beträffande ökningen av sjötransporter med bergmassor hävdar Trafikverket att:

*”Några ökade olägenheter i miljöbalkens mening i omgivningarna från den ordinarie fartygstrafiken kan knappast påstås föreligga. Antalet transporter ökar i aktuella farleder från enstaka till vad som fortfarande kan betraktas som ett fåtal.”*

ARG ifrågasätter starkt Trafikverkets bedömning. Trafikverket borde dessutom även redovisa ökning i tonnage. ARG konstaterar hur som helst att tung sjötrafik vid Sätra ökar med 37-50% sommartid och 150-200% vintertid. Trafiken vid Norra Lovö ökar med 400-500% sommartid och med 1600- 2000% vintertid, norr om Lambarö med 1100-1500% sommartid. Från Malmviken existerar idag inga tunga sjötransporter vintertid och inte heller norr om Lambarö vilket innebär en ny problematik med isar och isrännor. Mer trafik vintertid innebär öppna rännor i isen och sannolikt större risker att beträda isen vid promenader, skridsko- och skidåkning som är mycket populärt. Kan Vikingarännan genomföras ens under kalla vintrar?

Det är inte rimligt att påstå annat än att störningar och risker skulle öka dramatiskt i synnerhet på Lambarfjärden och från Malmviken till Lambarö förbi vattenverk på Lovö och vid Görvaln.

Ökningen av tung sjötrafik på grund av färjetransporter till hamnen på Norra Lovö med material, arbetsfordon, driv- och sprängmedel, från och till hamn vid Tyska botten beräknas bli 200-500% sommartid och 800-2000% vintertid. Det har således framkommit att Trafikverket har överenskommit med Stockholms stad att använda hamn vid Tyska Botten.

Beträffande hamn vid Tyska Botten lämnar vi följande kommentar:

Förbifart Stockholm och dess byggperiod påverkar också områden utanför behandlade detaljplaner vilket bör uppmärksammas. Ett exempel är Blackebergsvägen och Tyska Botten. Av genomförandeavtal, juni 2013, mellan Trafikverket och Stockholms stad framgår att hamnen vid Tyska Botten (som i några år använts för särskilt tunga transporter vilka inte längre kan köras på Essingeleden) även kommer att användas för transport av maskinpark, arbetsfordon, drivmedel och sprängämnen som krävs för bygg- och hamnverksamhet på Lovö. Boende längs Blackebergsvägen blir särskilt utsatta under hela byggperioden. Samtidigt planerar Stockholms stad för uppförande av flera nya bostadskomplex längs denna väg.

ARG är också synnerligen bekymrad över förväntad trafikintensitet och transporter med farligt gods eftersom Grimsta naturreservat med bevaransvärda eklundar gränsar direkt till hamnområdet och Blackebergsvägen. Till detta kommer att hamnen vid Tyska Botten ligger i omedelbar anslutning till Ängbybadet med camping. Sjötransporterna kan därför medföra risker för badande och andra som befinner sig inom området med tillhörande camping. Risk föreligger att badande kan komma i

vägen för färjor. Explosioner, brand, utsläpp utgör fara. Kuststräckan är dessutom populär för kanotister, för vindsurfing, segling, vattenskidåkning och färder på vattenskoter. I vattenområdet utanför hamnen genomförs även tävlingar för olika segelfarkoster. Om isen bär åker ofta ett stort antal människor skridskor eller skidor på isen eller promenerar på densamma.

Färjetransporter till Norra Lovö från Tyska Botten skulle påverka samtliga ovan nämnda aktiviteter mycket negativt och innebära stora risker för kollisioner mm. I dagens läge finns ingen vattentrafik med större farkoster som vänder eller ändrar riktning i farleden förutom det fåtal särskilt tunga transporter till Tyska Botten som vi nämnt ovan.

De kraftigt ökade sjötransporterna kan även leda till negativ påverkan på strand och botten pga svall. ARG hävdar att en säkerhetsutredning och en miljökonsekvensbeskrivning med efterföljande utvärdering krävs för denna hamnverksamhet vid Tyska Botten.

## **2. Fartyg och färjor**

ARG har i tidigare skrivelse kommenterat betydelsen av säkra fartyg, helst med dubbla skrov. Vi har även kommenterat betydelsen av kompetent personal och att bristande språkförståelse inte får äventyra säkerheten. Eftersom Trafikverkets yttrande inte påverkat vår uppfattning hänvisar vi således till tidigare skrivelse till Mark- och miljödomstolen från januari 2012.

## **3. Fråga om avfall**

ARG stödjer Naturvårdsverkets åsikt att bergmassor bör ses som avfall. Om Trafikverket tror sig kunna avyttra dessa förändrar inte bilden. Vi anser dessutom att risker för att dessa bergmassor skall innehålla radon eller annan radioaktivitet och även sprängmedelsrester bör utredas noggrannare.

## **4. Buller- skyddsåtgärder och försiktighetsmått**

ARG inleder här med att i punktform kommentera ett antal aspekter på bullerproblematiken och villkor för bullrande verksamhet vid byggnation av Förbifart Stockholm inom ramarna för denna förhandling:

**A.** Att utgå från normerna för byggbuller innebär jämfört med normerna för externt industribuller att väsentligt större störningar accepteras.

**B.** Riktvärden för externt industribuller skall gälla för hamnar enligt Naturvårdsverkets riktlinjer.

Vi anser att även den mycket långa byggperioden, 8-10 år, talar för att dessa riktlinjer skall gälla för hamn- och följdverksamheter, transporter på land och vatten mm.

**C.** Byggbullernormen innehåller inga riktvärden för naturområden och rörligt friluftsliv vilket ju är centralt för riksintresset Mälaren med öar och strandområden. Normerna för externt industribuller innehåller däremot riktvärden för naturområden och rörligt friluftsliv mm.

**D.** Såväl byggbullernormen som normen för externt industribuller gäller främst ekvivalent buller, dvs genomsnittliga bullervärden för tid då verksamheten pågår. Dessa har inga riktvärden för maximala ljudnivåer utom för natt.

**E.** Exempel på maximala ljudnivåer är när fyllning av pråmar inleds och stenkrosset träffar botten och i slutet av fyllningen när pråmsidorna inte innebär något skydd. RoRo-färja som lägger till kan uppmäta samma maximala ljudspikar som de som uppstår vid pålning. RoRo-färja kommer att användas dagligen under hela byggperioden.

**F.** Trafikverket har ändrat sitt villkorsförslag för luftburet buller på flera sätt bland annat beträffande:

*”Arbeten som kan medföra störningar för boende på grund av luftburet buller ska i huvudsak utföras mellan kl. 07.00 och 19.00 helgfri måndag-fredag. Sådana arbeten får även utföras på annan tid som tillsynsmyndigheten medger.”*

till

*”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.”*

I och med att byggbullernormerna inte innehåller riktvärden för maximala ljudnivåer/ljudstötter på dagtid så överskrider inte byggnormerna ens om exempelvis fyllning av pråm inleds kl 7 en söndagsmorgon (om inte riktvärdet för ekvivalent ljudnivå överskrider). Villkorsförslaget som det nu är skrivet begränsar kraftigt tillsynsmyndighetens och Trafikverkets möjligheter att påverka entreprenörers hänsynstagande.

**G.** Som exempel vill vi här nämna att enligt handling 0N1408895, Bullerutredning, sid 14, ”Tabell 4 Ljudeffektnivå i oktavband för beräknade fordon och verksamheter” kan vi utläsa att ”vägd ljudeffekt för lastning av fartyg för tunnelberg är 115 dB”. I sin ansökan har Trafikverket på de kartor som visar ljudets spridning från hamnverksamheterna utgått från >70 dB vid ljudkälla (fartyg i hamnområde). Informationen som givits i Bullerutredningen visar således att ljudnivåer med en intensitet på ytterligare 45 dB kommer att förekomma vid lastning.

**H.** I villkorsförslaget står också:

*”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.”*

Genom ovanstående formulering befarar vi att kraven på Trafikverket och entreprenörer avseende bullerdämpning vid källan indirekt minskas. Bullerdämpning vid källan påverkar såväl utomhus- som inomhusmiljö. Det är bara bullerdämpning vid källan som kan minska störningarna för människor som befinner sig i Sätterskogens naturreservat, på Kungshatt, på norra Lovö, i och på Lambarfjärden, i

Grimsta naturreservat eller i Malmviken med omgivning. Villkor om ljudnivåer vid källan borde uppställas inom dessa förhandlingar, såväl avseende maximala ljudnivåer/ljustötar som ekvivalenta ljudnivåer.

**I.** Tekniskt möjlig men inte ekonomiskt rimlig. Hur görs denna bedömning? Hänsyn skall givetvis tas till boende men även till de som önskar besöka naturreservat och andra närliggande natur- och vattenområden för rekreation. Inräknas värden för dessa besök och inte bara möjligheterna att nå riktvärden vid bebyggelse förändras troligen ett flertal bullerdämpande åtgärder som Trafikverket bedömer som icke ekonomiskt rimliga till att bedömas vara såväl hälsomässigt, socialt som ekonomiskt rimliga.

**J.** Trafikverket tar i bilaga 1, tillfälliga hamnar, PM Bullerskyddsåtgärder med bullerkartor upp flera alternativ för att minska buller vid fyllning av pråmar. Vi förvånas över att Trafikverket kan hävda att åtgärder från 9 - 30 miljoner kan anses vara ej ekonomiskt rimliga. Detta trots att störningar för boende och stora mängder besökare till naturreservat, natur- och vattenområden vid Mälaren kan minskas under 5-10 år.

9 miljoner kronor anges som kostnaden för att lämna ett lager stenkross kvar i botten av pråmen vid avlastning för att minska bullret vid påfyllnad. För flera åtgärder nämns 1 dB minskning i ekvivalent ljudnivå som obetydlig men den maximala ljudnivån kan minskas desto mer av dessa åtgärder. För cirka 25% av fyllnadstiden är ljudnivån "maximal", 15% start och 10% slutfas. Att åtgärda denna del av fyllnaden är högst väsentlig.

**K.** Trafikverket talar i föreliggande handling mest om ekvivalenta ljudnivåer när det gäller bullerdämpande åtgärder men påtalar ändå på sidan 17 "att ljudets karaktär kan förändras under lastningscykeln":

*"Nya beräkningar av ljudnivåer från lastning av fartyg med invändig beklädnad i fartygets lastutrymmen ger en sänkning av den ekvivalenta ljudnivån upp mot ca 1 dBA. Då dämpningen endast erhålls då stenen träffar skrovet påverkar inte åtgärden den ekvivalenta ljudnivån under en lastningscykel nämnvärt. Mätningar och utredningar av liknande projekt visar dock att ljudets karaktär förändras under lastningscykeln."*

ARG har funnit att det finns så kallade slitageskydd av gummi på marknaden. Dessa skydd används t.ex inom gruvnäringen i fordon som transporterar stenkross och har visat sig sänka bullernivåerna med ca 10 dBA. Eftersom detta motsvarar en halvering av upplevd bullerstörning så finner ARG att användning av detta eller liknande material för inklädning av pråmar som högst angeläget för att söka minska maximala ljudnivåer vid lastning även om den ekvivalenta ljudnivån inte skulle påverkas så mycket. Inklädning av såväl botten som väggar borde rimligen ge bäst resultat. Merkostnaden är rimlig.

**L.** För att ytterligare sänka ljudnivån vid start av fyllning och även sänka ljudnivån när pråmen börjar bli fylld krävs andra metoder som exempelvis någon form av buller-dämpande dockning av pråmen eller bullerdämpande presenning som omger



pråmen och ifyllnadstratt. Sådan anordning skulle sannolikt även sänka den ekvivalenta ljudnivån rejält.

ARG anser att inklädning av pråm inte bara skall ses som en utgift utan även som en investering som ökar pråmens värde. Bullerdämpningen i form av inklädning, docka/presenning kan återanvändas vid bullrande lastningar i andra hamnar.

**M.** Trafikverket nämner möjligheten att minska buller vid fyllning av pråmar genom sekundärkrossning av all stenkross som skall fraktas bort via hamnarna. Detta måste utredas vidare räknat i såväl ekvivalenta som maximala ljudnivåer. ARG anser att all krossning skall ske under jord och anser att jämförelserna skall göras med denna förutsättning. Denna jämförelse bör ses som obligatorisk. Önskar Trafikverket även genomföra andra jämförelser så kan detta givetvis göras.

**N.** ARG anser att Trafikverket avgett ett ofullständigt svar beträffande domstolens frågor längst ner på sidan 20 angående krossning av sten:

*”d) Om åtgärder i hamnområdet vid norra Lovö dämpar bullret från lastningen av fartyg med t.ex. 5 dB(A), beräknas buller från krossning då att bidra mer till det sammanvägda bullret vid norra Lovö? Det kan beträffande norra Lovö behövas en ny bullerberäkning som inkluderar buller från sekundärkrossen eftersom den verksamheten (om den bedöms som följdverksamhet) kan bidra till bullernivåerna.”*

”Trafikverkets svar:

*Att placera en primär- och sekundärkross på samma plats innebär en höjning av ca 0,5 dBA högre ljudnivå i jämförelse med att endast ha en primärkross vilket kan anses som försumbart, se PM Krossverksamhet på Södra Lovö, bilaga 2. Sekundärkrossning ska ej, av skäl som angetts ovan, betraktas som följdverksamhet till den tillståndssökta verksamheten.”*

Vad menar Trafikverket med samma plats? Är det under jord i arbetstunnel, vilket vi anser vara det rimliga att utgå ifrån? Vi befarar dock på grund av Trafikverkets kommentar högre upp på sidan 20 att så inte är fallet. Vi menar därför att det behövs nya uppgifter från Trafikverket med alla alternativ redovisade, inte bara det eller de som Trafikverket uttalar sig för. ARG anser som tidigare framfört att all krossning skall ske under jord för att minska bullerstörningar för såväl boende som besökare av natur- och vattenområden längs Lambarfjärden. Det blir än viktigare att beakta bullerstörningar från krossning om allt sten skall sekundärkrossas inför vidaretransport med pråmar, se under M. Åtgärden enligt M ser ARG dock som en klart positiv möjlighet att utreda.

Någon ny bullerberäkning med utgångspunkt från domstolens fråga presenteras inte heller av Trafikverket utan bara ett avfärdande av sekundärkrossning som följdverksamhet. ARG hävdar att konsekvenserna av verksamhet i och vid arbetstunneln på Norra Lovö nu måste beaktas än noggrannare än vid tidigare föreslagna placering. Med nuvarande placering kommer arbetstunneln hamna i en sluttning mot Mälaren och i ett läge som i större utsträckning kan medföra störningar även över vattnet till Grimsta naturreservat. Trafikverkets inställning borde vara att störningarna

skall minimeras oavsett om Trafikverket ser sekundärkrossning som en följdverksamhet till hamnverksamheten eller inte.

**O.** Trafikverket nämner bullerskyddsväggar av polyetenskum som skulle kunna ge 1-5 dB lägre ekvivalent ljudnivå vid fyllning av pråmar men att tekniken är oprövad. Trafikverket bör utreda denna möjlighet vidare.

**P.** Trafikverket skriver avseende att åtgärda Roro-färjan eller kajen för att undvika slagljud när lastbilar kör på:

*”Mindre buller från slagljud mellan lastbil och färja, upp mot 7 dB dämpning.”* *”Åtgärden är tekniskt möjlig och är ekonomiskt rimlig med avseende på ljuddämpningen. Riktvärden klaras dock även utan åtgärden.”*

Bullerdämpningen är ju mycket kraftfull. Vi förvånas över kommentaren att riktvärden klaras ändå. Var finns hänsynen till människor som kommer att vistas i närliggande naturområden och i de naturreservat som berörs? Vi förutsätter att denna åtgärd som sägs kosta 2 miljoner kommer att genomföras och detta även om kostnaden skulle bli högre.

**Q.** ARG anser slutligen i denna uppräknings av viktiga aspekter att Trafikverket skall åläggas att återkomma med nytt material om buller och bullerdämpande åtgärder före huvudförhandling. Denna bör innehålla:

- Bullerkartor för maximala ljud/ljudstötter vid fyllning av pråmar.
- Dygnskurvor med värden för maximala ljudnivåer för en genomsnittlig vardag respektive helgdag beträffande byggfas, driftsfas hamn respektive rivning
- Verksamhet som åstadkommer ljudtoppar bör markeras.

Dygnskurvorna bör illustrera situationen utan några bullerdämpande åtgärder respektive med de åtgärder som Trafikverket redan åtagit sig att genomföra. Med varje bullerdämpande åtgärd som Trafikverket kommenterat men inte ännu åtagit sig att genomföra bör motsvarande dygnskurvor redovisas.

Dygnskurva för maximala ljudnivåer om samtliga tekniskt möjliga åtgärder genomförs bör också redovisas.

ARG ger fortsättningsvis ytterligare kommentarer och motiveringar till våra åsikter framförda i punktform ovan.

Som tidigare framförts hävdar ARG med flera att bullernivåer i paritet med normerna för externt industribuller skall klaras. Vi kan inte tycka att en måttlig förlängning av byggtiden vore en nackdel jämfört med svåra störningar under hela byggperioden. Den ekonomiska betydelsen av att snabbt färdigställa Förbifart Stockholm kan också ifrågasättas. Av miljö- och klimatskäl är det av allt att döma en fördel ju längre tid det tar innan Förbifart Stockholm kan tas i bruk. Orsaken är bland annat påföljande ökning av personbilstrafiken som annars kan ersättas av kollektivtrafikresande.

En verksamhet som pågår och kommer att skapa svåra störningar under 5-10 år kan inte ses som tillfällig utan bör betraktas som permanent. Hänsyn måste tas till såväl boende, fritidsboende som till människor, även husdjur, som besöker närliggande natur- och friluftsområden såsom Sätterskogens och Grimsta naturreservat. Som tidigare framförts kan en så lång störningstid påverka människor i alla åldrar socialt och hälsomässigt även på längre sikt. Befolkningens vanor att utföra aktiviteter som befrämjar hälsa och återhämtning kan komma att påverkas under än längre tid och detta kan ge bestående negativa effekter. ARG har i ett flertal skrivelser krävt en oberoende utredning av de sociala och hälsomässiga konsekvenserna av störningar orsakade av Förbifart Stockholms byggnadsfas, inte minst eftersom många drabbas såväl i sina boende- som i sina rekreativmiljöer.

Det talas om tekniskt och ekonomiskt möjliga åtgärder för att minska bullerstörningar. Vi anser att det vore cyniskt att inte utföra åtgärder av ekonomiska skäl. Vi kan inte finna annat än att de ekonomiska fördyringar som Trafikverket nämner är fullt rimliga med tanke på projektets totala budget och den vinst som kan erhållas socialt och hälsomässigt genom minskat buller.

Trafikverket diskuterar främst ekvivalenta bullernivåer. Dessa är givetvis viktiga men så är även maximala ljudnivåer. Ljudstötter som uppstår vid för projektet maximalt förväntade bullernivåer är ofta skrämmande, skapar obehag och bryter människors och djurs lugn. Värdet av en promenad och/eller vistelse i naturen kan helt eller delvis tillintetgöras. Därför bör dessa maximala ljudstötter, exempelvis vid start av fyllning av pråmar med sten minimeras så långt det går. Trafikverket skriver på sid 17:

*”Nya beräkningar av ljudnivåer från lastning av fartyg med invändig beklädnad i fartygets lastutrymmen ger en sänkning av den ekvivalenta ljudnivån upp mot ca 1 dBA. Då dämpningen endast erhålls då stenen träffar skrovet påverkar inte åtgärden den ekvivalenta ljudnivån under en lastningscykel nämnvärt. Mätningar och utredningar av liknande projekt visar dock att ljudets karaktär förändras under lastningscykeln.”*

Trafikverket skriver här ovan i sitt svar att ”mätningar och utredningar visar att ljudets karaktär förändras under lastningscykeln” men hänvisar ändå framförallt till ekvivalent ljudnivå. Att göra så och hävda att beklädnad i lastutrymme endast ger en mindre sänkning av ljudnivån kan leda till beslut som innebär svårare bullerstörningar och sämre rekreativsmöjligheter än nödvändigt under byggnadsperioden för såväl närboende som för stora folkgrupper som söker sig till omgivande naturområden.

*I systemhandling ON1408895, ansökan om tillstånd enligt miljöbalken, tillfälliga hamnar, MKB-bilaga, Bullerutredning skriver Trafikverket på sid 5 att:*

*”Ljudnivåerna vid lastning är varierande och kraftiga i början när lastfickan på båten är tom för att sedan avta när båtsidorna skärmar utbredningen. Nivåerna är som högst i slutet då skärmningen från båtsidorna är minst då lastfickan börjar bli fylld.”*

På sid. 13 beskrivs hur ekvivalentnivån beräknats.

*”Riktvärdet gäller för den tid som verksamhet pågår. Detta innebär att tysta delar av en dag-, kväll- eller nattperiod, då ingen verksamhet förekommer, ej får tillgodoräknas vid beräkning av ekvivalentnivån. I det här fallet innebär det att bullret ska bedömas för de tidsperioder fartyg ligger vid kaj och när annan verksamhet förekommer inom hamnområdet.”*

Det påpekas samtidigt att:

*”Vare sig byggbuller eller industribuller har något riktvärde avseende maxnivåer dagtid. Slammer från fordon som kör av och på vägfärjan samt maxnivåer vid lastning av fartyg för tunnelberg har därför inget riktvärde att relatera till under dagtid. Riktvärde avseende maxnivåer finns endast för natt.”*

I samma handling 0N1408895, Bullerutredning, sid 14 finns ”Tabell 4 Ljudeffektnivå i oktavband för beräknade fordon och verksamheter” där vi kan utläsa att ”vägd ljudeffekt för lastning av fartyg för tunnelberg är 115 dB”.

I sin ansökan har Trafikverket på de kartor som visar ljudets spridning från hamnverksamheterna utgått från >70 dB vid ljudkälla (fartyg i hamnområde). Informationen som givits i Bullerutredningen visar att ljudnivåer med en intensitet på ytterligare 45 dB kommer att förekomma vid lastning.

En ökning på ca 10 dB uppfattas av det mänskligt örat som en fördubbling av ljudstyrkan. Alltså kommer ljud från lastningsprocessens första och sista delar att uppfattas mycket mer störande än de 45-55 dB som Trafikverket indikerat på sina kartor utifrån ekvivalentnivå.

Vi menar att ovanstående exempel visar på betydelsen att ta hänsyn till att ljudets karaktär förändras och samtidigt visar på betydelsen av största möjliga bullerdämpning.

Vi anser att Trafikverkets redovisning avseende maximala ljudnivåer och möjligheten att begränsa dessa är ofullständig och behöver kompletteras.

ARG anser att Trafikverkets samtliga upptagna förslag till bullerdämpning, även de som Trafikverket önskar avfärda, bör utredas vidare och hänsyn tagas även till dämpningseffekter på maximala ljudnivåer/ljudstötter.

ARG har också gett förslag på ytterligare åtgärder som bör utredas. Vi menar att en bedömning av oberoende expertis skulle kunna leda fram till fler användbara åtgärder.

Som tidigare framförts ser vi krossning av bergmassor och störningarna från detta som en självklar följdverksamhet till hamnverksamheten.

ARG hävdar att all krossning av bergsmassor skall genomföras under jord. Att detta är möjligt framgår på sidan 19 då ingen krossning ovan jord planeras vid Sättra varv utan avses ske i arbetstunneln.

Trafikverket svarar beträffande Malmviken, sid 20, inte på vad all krossning i ytläge innebär jämfört med all krossning i arbetstunneln. Trafikverkets svar bygger på förutsättningen att primärkross finns i ytläge och på skillnaden mellan att ha sekundärkross på samma plats eller inte.

Bullerstörningarna i samband med fyllning av pråmar blir svåra. Trafikverket erbjuder en damask för att minska buller och även damning. ARG ifrågasätter inte att denna krävs, bland annat med tanke på damning. Vi önskar dock svar på varför en sådan damask inte kan nå ner till båtens botten och därigenom eventuellt mildra ljudstöten från fartygsbotten och stenbädd.

ARG har i skrivelser och i samband med inledande domstolsförhandling hösten 2012 ställt frågan om inte någon form av docka som omsluter pråmarna kan installeras vid hamnarna. Vi har inte fått något skriftligt svar från Trafikverket och brist på tid under domstolsförhandlingarna förhindrade en diskussion om denna fråga.

Vi kan också tänka oss att en ihopfällbar mycket tjock presenning i ljuddämpande material vore effektiv om den omslöt damasken, tak och väggar på pråmen. Vi har hört "rykten" om att dockkonstruktioner finns och hävdar att möjligheten att använda sådan är så angelägen att detta bör utredas. Risk finns att docka/ljuddämpande presenning kan vara kostsam men vi anser som tidigare framfört att med tanke på projektets omfångsrika budget och störningarnas konsekvenser är en ytterligare ljuddämpande åtgärd rimlig om de tekniska möjligheterna föreligger, vilket vi således håller för troligt. Vi är övertygade om att någon form av ljuddämpande docka skulle vara av stort värde och även minska problematiken med damning.

Även färjetransporter och tillhörande lastbilstransporter mellan hamn och arbetstunnel är ett stort bullerproblem. Bullerplank längs transportvägen mellan hamn och arbetstunnel bör utredas liksom tidsmässiga begränsningar.

Ånyo ifrågasätter vi uppmätt ljudnivå i dagens läge i Grimstaskogen och vid dess strandpromenad. Vi har i andra sammanhang sett att ljudnivån vid planerat naturreservat vid Kyrkhamn bortom Lövsta angetts till under 40 dBA.

Vi kan inte tro att ljudnivån vid Grimstaskogen skulle vara högre.

Beträffande fritidshus förvånas vi av att diskussionerna främst berör inomhusbuller. Beträffande fritidshus är buller som drabbar utomhusmiljön ofta minst lika eller mer allvarligt än buller inomhus och kan göra fritidshuset värdelöst att besöka. Vi befarar att trots visst avstånd från stranden kan exempelvis Stugängens koloniförening i Grimstaskogen påverkas negativt.

Vi hänvisar i övrigt till vår omfattande diskussion beträffande buller och villkor för projektet Förbifart Stockholm i ARGs skrivelse till Mark- och Miljödomstolen insänd i januari 2012.

## 5. Buller - villkor

ARG hävdar liksom tidigare att Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller skall gälla. Hamnarna planeras i och i närheten av känsliga naturmiljöer och bullerstörningarna påverkar naturreservaten Sätmaskogen och Grimsta mycket negativt. Byggnadsperioden är lång, 8-10 år, och verksamheten bör därför hanteras som permanent avseende villkor.

### **Hamnarnas bygg - respektive rivningsskede**

Trafikverket tycks räkna med att till och med Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller skall få överskridas under helgfri måndag-fredag kl 07-19 under bygg- och rivningsskedet för hamnarna. Detta kan inte vara rimligt. Vidare står att:

*”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 alternativ vistelse.”*

Vi vill påminna om att acceptera annat boende inte är något lätt beslut och kan medföra stora svårigheter med tanke på arbetssituation, skolor, anhöriga mm. Detta är inte heller någon lösning för att minska störningar för de människor som är i behov av omgivande och närliggande naturreservat, natur- och vattenområden för friluftsliv och rekreation. För att minska dessa störningar behövs insatser vid bullerkällan.

ARG yrkar som tidigare framfört att riktvärden för externt industribuller skall användas genomgående. Även under bygg- och rivningsfas bör riktlinjer för externt industribuller klaras åtminstone under helger och kvällar.

Tidigare har Trafikverket påtalat att de mest störande momenten som pålning skulle kunna uteslutas med hjälp av annan byggmetod. Detta lär ha stor betydelse för hur stora bullerstörningarna skulle bli under såväl bygg- som rivningsfas. Är denna möjlighet nu utredd? Trafikverket skriver på sid 24 att resultatet skall presenteras senast vid huvudförhandlingarna.

### **Hamnarnas driftsskede**

I villkorsförslag under avsnitt G i handlingen om grundvattenbortledning står:

*”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.”*

På sid 22 i handlingen om tillfälliga hamnar säger Trafikverket:

*”För en ändamålsenligt och rationell framdrift måste bullrande verksamhet kunna bedrivas alla tider på dygnet. För tunnelentreprenaderna Södra och norra Lovö behöver bergtransporterna gå dygnet runt och för tunnelentreprenaderna Sätra och norra Lovö behöver vägfärjetransporterna gå dygnet runt.”*

Färjetransporter och därav följande verksamhet kommer således att pågå dygnet runt vid Sätraskogens naturreservat och pråmtransporter med tillhörande verksamhet vid Malmviken dygnet runt.

Vid Norra Lovö skall således både färje- och pråmtransporter pågå dygnet runt. Det påverkar även planerad utförselhamn vid Tyska Botten med omgivande bebyggelse, bad och naturområden. Vi kommenterar denna hamn vidare under punkt 1. Följdverksamhet-transporter till mottagningshamnar mm. Sjötransporterna till och från de tillfälliga hamnarna påverkar givetvis såväl utförsel- som mottagningshamnar med omgivningar.

Vi kan inte förstå annat än att Trafikverket räknar med att även byggbullernormernas riktvärden skall få och kommer att överskridas dygnet runt, även kvällar och helger, under hela byggnadsperioden om 8-10 år. Räknar Trafikverket med att tillåtelse till detta skall ges genom samråd med tillsynsmyndigheten?

Vi ser ovanstående som fullständigt hänsynslöst mot boende i närheten av hamnar och mot de människor som är i behov av omgivande och närliggande naturreservat, natur- och vattenområden för friluftsliv, avkoppling och rekreation.

Som tidigare hävdats anser vi att riktlinjer för externt industribuller skall gälla. Människor måste även under denna 10-årsperiod ges möjlighet till avkoppling och rekreation i närliggande naturmiljöer. Såväl Sätra/Skärholmen som Grimsta/Hässelby/Vällingby/Blackeberg är områden där många av sociala, ekonomiska och etniska skäl endast har Sätraskogen respektive Grimstaskogen som alternativ för naturupplevelser och rekreation. Vi har i vår tidigare skrivelse till Mark- och miljödomstolen, januari 2012, belyst detta avseende Grimsta naturreservat. Sommartid är Grimsta naturreservat många semestervistelse.

Att befria dessa områden från buller under helger och kvällar skulle underlätta även om även vardagar i stor utsträckning används för utflykter av skolor, hela barnfamiljer, barn på egen hand och pensionärer. Att förutom helger erbjuda en bullerfri vardag skulle betyda mycket. Vi har i vår skrivelse från januari 2012 föreslagit att extra bullrande respektive bullerfria dagar/perioder borde kunna utannonseras.

På sid 23-24 ställer domstolen frågan om pålning och liknande mycket störande åtgärder under exempelvis 1 maj-30 september inte skall tillåtas? ARG anser att för såväl människor och djurliv är det av största vikt att det villkoras att sådana bullerstörningar inte får ske under denna period. Det är inte rimligt att som Trafikverket hävda att ett halvårs försening av projektet skulle ha stor betydelse, bland annat ekonomiskt. Vi hävdar att ett sådant villkor vore en miljö-, klimat och samhällsekonomisk vinst.

Eftersom många olika entreprenörer och eventuella underentreprenörer är involverade i hamnverksamheterna måste Trafikverket välja de entreprenörer som både har dokumenterad kompetens och som i sin verksamhet har visat sig efterleva EUs rekommendationer om maskinpark med bullerdämpning.

ARG har, bl.a. genom ÅF Ljud & Vibrationers förstudie kring BAT (Best Available Technique) om buller från bergtäkter, förstått vilka stora möjligheter det finns för att i planering och pågående verksamhet betydligt minska ljudutbredningen till omgivningen. (*BAT-gruppen - en undergrupp till Nordiska ministerrådets arbetsgrupp för hållbar konsumtion och produktion HKP.*)

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:

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 med tanke på att riktvärden för externt industribuller bör användas:

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 :35 dBA*

*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 nitningsarbete, 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.”*

”slut på citat” (från ARG 2012)

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 bland annat genom att beakta friluftsvärden. 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.

## **6. Damning**

Stendamm består av vassa partiklar som enligt forskare kan vara skadliga för olika organismer, bland annat fiskar. Dessutom sedimenterar dessa partiklar mycket långsamt och är därför mycket svåra att avskilja från exempelvis processvatten och kan därigenom även komma att påverka dricksvatten. ARG har under avsnittet om buller framfört att pråmar vid fyllning av stenkross skulle kunna inneslutas i någon typ av docka som täcker väggar och tak på pråmen. Detta skulle sannolikt även kunna minska problem med damning.

All krossning av sten bör ske under jord för att minimera buller och damning.

Vi läser i Trafikverkets undersökningar av bottensedimenten att det planerade hamnområdet på norra Lovö idag inte innehåller anmärkningsvärt stora halter giftiga ämnen. Lambarfjärden sträcker sig ända upp till Görvelns vattenverk och även om den normala vattenströmmen går från norr mot Stockholms inre och sluss så finns det perioder under året när strömmar i vattenområdet vänder och därigenom kan påverka vatten och bottenmiljöer även norrut mot Lovö och Görvälns vattenverk.

## 7. Störningar på friluftsliv m.m.

### a) Allmänhetens möjlighet till tillträde till områden för friluftsliv

Vid Sättra varv kommer allmänheten enligt Trafikverket ledas runt arbetsområdet.

I bilaga 3. PM åtgärder inom berörda reservat, Sättraskogens naturreservat, under 4.1.7 Friluftsliv och rekreation, 4.1.7.1 Ianspråktagande av mark och 4.1.7.1.1 Byggskede Förbifart står:

*”Friluftslivet i Sättraskogen kommer framförallt att påverkas under byggskedet av Förbifarten. Den tillfälliga hamnen och massupplägg kommer ta i anspråk mark som idag används för vinteruppläggning av fritidsbåtar. Av de 500 nuvarande båtuppläggningsplatserna på land tas en yta motsvarande upp till 150 platser i anspråk under byggtiden av Förbifarten, men genom förtätning kan denna siffra minska.*

*Den strandpromenad som idag löper längs vattnet kommer att ledas om förbi byggområdet. Det innebär att det kommer vara möjligt att ta sig förbi byggområdet men kontakten med vattnet går förlorad. Upplevelsevärdena kommer att påverkas då utblickarna över det öppna vattnet försvinner (se figur 4). Sträckan längs strandpromenaden blir cirka 250 meter längre än i nuläge. Sträckan väster om hamnplanen ner till befintlig strandstig kommer att vara brantare än dagens mycket flacka stig, då anpassning till terrängen måste ske för att minska bestående skador i naturmiljön, Flera upplevelsevärden kommer att påverkas. Värden samvaro kan störas i och med att Varpängen tas i anspråk. Samma sak gäller för småbåtsklubben då denna ligger strax intill hamnen. Konsekvenser uppstår också för promenerande längs stranden, och motionärer i spåret runt Varpängen. Upplevelsevärden service och samvaro påverkas i första hand av att samvaron kan bli lidande av den verksamhet som pågår under byggskedet av Förbifarten, och av att macken läggs ner. Tätortsnära natur med vikt för det vardagliga friluftslivet påverkas negativt, tillgängligheten minskar och upplevelsevärden påverkas negativt. Under byggskedet av Förbifarten bedöms därför stora negativa konsekvenser för ianspråktagande av mark för rekreation och friluftsliv.”*

Enligt ARGs mening skär byggverksamheten vid hamn och arbetstunnel närmast av reservatet på mitten under 8-10 år och återställningen blir mycket svår. Personer som känner till Sättraskogens naturreservat i grunden har till oss framfört att i stället för den hamn som verksamheten nu planeras till skulle annan hamn i reservatets södra utkant kunna användas. Störningarna skulle ändå bli svåra men verksamheten skulle inte klyva reservatet på det sätt som nu planeras. Trafikverket bör utreda möjligheterna att göra denna förändring.

Om nuvarande planering bibehålls är det väsentligt att en fri passage efter stranden kan upprätthållas så mycket som möjligt under byggtiden.

ARG ser också allvarligt på begränsat tillträde till naturområden på Norra Lovö. Det är högst väsentligt att begränsningarna minimeras men givetvis med hänsyn till människors säkerhet. Vi inser att arbetsplatsområdena med omgivning kommer att innebära svåra risker med tanke på maskiner, hantering av sprängämnen mm.

ARG kommenterar i övrigt frågor avseende störningar på friluftsliv på många platser i våra skrivelser om hamnar och grundvatten. Detta gör vi bland annat under punkter som behandlar buller. Störningar inom Grimsta naturreservat kommenteras även under punkt 6. Yrkande 1.9 om skyddade områden i skrivelsen om grundvattenbortledning. Under denna punkt återfinns också ytterligare kommentarer om Sätmaskogens naturreservat.

#### ***d) Mark- och miljödomstolens fråga kompensation under eller efter byggfasen?***

Om möjligt borde Trafikverket på något sett kompensera redan under byggfasen. En möjlighet vore som vi redan föreslagit, under punkten 5. Buller-villkor, att vissa tider, såsom helger, kvällar och vissa vardagar, mer under semesterperioder, skulle vara bullerfria under den 8-10 år långa byggnadsfasen. Som tidigare framförts, under punkt 7. Störningar på friluftsliv, vore omplacering av hamn i Sätmaskogens naturreservat en fördel.

Efter byggnadsperioden borde staden hjälpa till med kompensation genom att planera för utökning av reservaten. Sätmaskogens naturreservat skulle enligt föreningen "Nej till Västerleden" kunna utvidgas med Bredäng Camping, skogspartier och bergsslutningen söder därom, skogspartiet söder/sydväst om Skärholmens gård och längs stranden mot Johannedal. Grimsta naturreservat skulle kunna utvidgas genom utvidgning vid Tyska Botten. Förslaget om en ny mötesplats intill Kaananbadet i form av picknickplats med bänkbord och informationsskylt låter i sammanhanget mycket futtigt och måste planeras med omsorg för att inte störa natur och naturupplevelse.

## **8. Åtaganden**

Domstolens begäran om redovisning synes viktig eftersom Trafikverket hittills varit mycket otydliga om vad som är möjligheter, förslag eller löften om åtgärder för att exempelvis minska störningar.

## **9. Arbetsplanen**

ARG håller inte med Trafikverket om att alternativ planering av hamnar och hamnlägen är omöjlig. Samtliga tre hamnlägen är olyckliga med tanke på riksintresset Mälaren med öar och strandområden och det rörliga friluftslivet. Vid Sätmasko byggs hamn och arbetstunnel inom naturreservat. På Norra Lovö mitt emot naturreservatet Grimsta vid Lambarfjärden planeras hamn som ger kraftiga störningar och dessutom för lång tid och troligen bestående stör den för Stockholm unika upplevelsen av två utmarksskogar som möts på varsin sida om Lambarfjärden. På sidan 37 i miljökonsekvensbeskrivningen 2011-06-13 rev. 2012-11-05 anges bl.a. följande:

*”Grimsta naturreservat ingår i den så kallade Görvelkilen. Strandzonen längs Grimstaskogen och Hässelby, liksom vattenstråket Lambartjärden, är viktiga för flora och fauna. Stråken omfattar betydelsefulla spridningskorridorer samt har stor betydelse för friluftsliv. Längs vattnet möts två oexploaterade utmarksskogar, vilket är unikt i Stockholm. Strandzonen utgörs av en relativt sammanhållen naturmark längs en lång sträcka.”*

ARG befärrar att den viktiga spridningsvägen över Lambartjärden påverkas negativt genom såväl avverkning av en betydande skogsareal på norra Lovösidan som av hamn och arbetstunnel med spräng- och byggverksamhet samt transportband och transportväg för lastbilar mellan dessa. Den långa byggperioden kan få stor negativ betydelse.

Malmviken är idag befriad från verksamhet och tung sjötrafik på grund av naturvärden och närliggande vattenverk. Alternativ finns bevisligen till Malmviken som stämmer med Förbifart Stockholms dragning. Det kan ifrågasättas om dessa har högre kulturvärden/fornlämningsvärden vilket lär ha varit en av bevekelsegrunderna till att välja Malmviken. Genom överflyttning av upp/nedfarer från Lovö till Lindö kan andra alternativ för hamn bli aktuella.

Det kan också ifrågasättas om tre hamnar är en nödvändighet. Trafikverket har tidigare motiverat detta med tidsaspekten och att det därigenom går att driva tunnel från fler håll samtidigt. Det är dock enligt vår mening en avvägningsfråga om eventuell kortare byggtid är viktigare än minskad miljöbelastning och minskad risk för regionens dricksvattenförsörjning. Hur stora risker är rimligt att ta för att genomföra ett projekt som dessutom främst leder till en oönskad stimulering av arbetspendling med bil i regionen?

ARG anser att ovanstående bör beaktas vid fortsatt handläggning av de tre målen om hamnar.

## **10. Riskinventering avseende transporter till sjöss**

ARG har i tidigare skrivelser januari och september 2012 betonat risker med transporter av material, arbetsfordon, driv- och sprängmedel, schakt- och bergmassor mm och kommenterar därför inte detta under denna punkt.

Vi undrar däremot om den av Trafikverket nämnda riskanalysen är färdig. ARG anser att riskanalysen bör delges remissinstanser, organisationer och sakägare och att tillfälle skall ges att skriftligt kommentera densamma före huvudförhandlingarna.

## **11. Underlaget för prövningen i övrigt**

Villkorsförslag i inledningen av avsnitt A, sid 5.

Som tidigare sagts anser ARG att all planering skall göras med målsättningen att riktlinjer för externt industribuller skall klaras.

I övrigt se under punkten 4. Buller- skyddsåtgärder och försiktighetsmått och 5. Buller-villkor i denna skrivelse och angående buller i ARGs tidigare skrivelser från januari och september 2012.

I såväl denna skrivelse som i ARGs samtidigt insända yttrande om grundvattenbortledning återfinns ett stort antal ytterligare kommentarer om bullerstörningar. I vårt yttrande om grundvattenbortledning kommenteras buller bland annat under punkt 6. Yrkande 1.9 om skyddade områden och punkt 16. Villkor 2.9.1 om luftburet buller och under G. Villkor 28 Luftburet buller.

ARG hävdar att tillstånden inte skall få tas i anspråk förrän samtliga överklaganden är handlagda avseende detaljplaner, arbetsplan och även ett eventuellt överklagande av Mark- och Miljödomstolens beslut avseende Trafikverkets ansökningar om tre hamnar, grundvattenbortledning och Edeby ekhage.

Se även vår kommentar under punkt 9. Yrkande 1.12 om verkställighet och under G. Villkor 38 Verkställighet i yttrande om grundvattenbortledning.

## **12. Reningsanläggningar**

ARG undrar om reningen klarar stendamm som enligt uppgift innehåller vassa mycket små partiklar som sedimenterar mycket långsamt och kan vara skadliga för levande organismer, fisk och människor!?

ARG ser som tidigare framfört de nu två avloppsledningar som skall läggas på Mälarens botten från Lovö över till Blackeberg som en stor risk.

Vi undrar också om Trafikverket i sin planering tagit hänsyn till att Bromma reningsverk skall avvecklas vilket skulle innebära att processvattnet måste ledas vidare till Henriksdals reningsverk!?

ARG finner det oacceptabelt att förorenat vatten vid bräddning skall nå Mälaren.

## **B. Bemötande av synpunkter i M 3342-11, 3343-11 och 3345-11**

### **Byggande och drift av tillfällig hamn vid Sätra M 3345-11**

#### **1. Statliga myndigheter**

##### **1.1 Länsstyrelsen**

ARG observerar att även Länsstyrelsen anser att den krossverksamhet som krävs för transport på band är följdverksamhet.

ARG antar att Länsstyrelsen efterfrågar ett villkor om maximal storlek på pråmar eftersom detta har betydelse för stranderosion och för övrig sjötrafik.

ARG ser elanslutning av fartyg som ett självklart villkor.

Länsstyrelsen oroas över olycksrisker med farligt gods på transportvägar till utskeppningshamnar. ARG påminner därför om våra farhågor avseende utskeppningshamn vid Tyska Botten, se under punkt 1. Följdverksamhet i denna skrivelse. Vi förutsätter att vi får ta del av och möjlighet att kommentera Trafikverkets lokaliseringsstudie och att detsamma gäller för den MKB som ARG anser bör avkrävas Trafikverket.

## 1.2 Sjöfartsverket

ARG konstaterar att frågetecken kvarstår. Föreningen önskar bli informerad och att även övriga remissorgan, föreningar och sakägare ges möjlighet att kommentera.

## 1.3 Statens maritima museer

”Ekstockar och Mälarjakter” är en förstudie på uppdrag av SWECO Infrastructure AB inför projekteringen av trafikleden Förbifart Stockholm. (ON140025 Underlagsrapport till MKB)

Uppdraget utfördes av dykande arkeologer, Jim Hansson, Sjöhistoriska Museet en del av Statens Maritima Museer, Arkeologisk rapport 2010:3

sid 19

Fem av fartygslämningarna utgör tydliga fasta fornlämningar, objekten:

12, 13, 14 (undersökningsområde A, Sätra)

17 (undersökningsområde B, Malmviken)

48 (undersökningsområde D, korridor för sjöförlagd vattenledning)

sid 15

Vid dykeribesiktningar vid Sätra och Malmviken påträffades, förutom fartygslämningar, kulturlager och bryggslämningar. Lämningarna vid den förstnämnda platsen är en fortsättning av de nyupptäckta fornlämningar på land som Stockholms läns museum redovisar i rapporten *”Sätra småbåtshamn. Arkeologisk utredning, etapp 1”* (Andersson & Sundström 2008 a). Vid den senare platsen är lämningarna kopplade till lossning från fartyg vid fornlämning Lovö 160.

ARG förstår av rapporten att redan vid undersökningen 2009 upptäcktes fem fartygslämningar av marinarkeologiskt värde och dessa bedömdes utgöra tydliga fasta fornlämningar. Sedan 2009 har, vad ARG vet, inga ytterligare undersökningar eller ”utgrävningar” gjorts. Vi kan därför konstatera att dessa fartygslämningar som har goda förutsättningar att ge ny kunskap om både sjöfart och vardagsliv under 1700- och 1800-talet kommer att försvinna i och med hamnverksamheterna.

Till detta hör att vi vid Sätra hamn ännu har möjligheten att få en historisk helhetsbild av livet på land och till sjöss. Nya kunskaper om Mälarens betydelse, vår första och historiskt viktigaste transportled, kommer att gå förlorat utan arkeologiska utgrävningar på land och i vatten.

2009 fanns inte den andra sjöförlagda vattenledningen till Blackeberg med i Trafikverkets projektplanering. Denna ledning dras från Malmviken. Vad ARG vet har ingen marinarknologisk undersökning utförts i den del av Mälaren där den nytillkomna ledningen korsar vattnet.

ARG vill veta hur Trafikverket tar till vara det maritima historiska arv som varit känt för verket sedan 2010 samt när området för den nya sjöledningen skall börja undersökas.

#### **1.4 Transportstyrelsen**

ARG konstaterar att frågetecken kvarstår. Föreningen önskar bli informerad och att även remissorgan, övriga föreningar och sakägare ges möjlighet att kommentera.

#### **1.5 Naturvårdsverket**

ARG delar Naturvårdsverkets synpunkter och anser inte att Trafikverkets svar är tillfredsställande. Exempelvis ges inte en helhetsbild av projektets negativa konsekvenser och risker bara för att målen behandlas samtidigt. Trafikverket borde ges i uppdrag att beskriva och redovisa en sådan helhetsbild.

Vi har redan i denna och tidigare skrivelser kommenterat flertalet av i detta avsnitt upptagna frågeställningar och upprepar därför inte våra synpunkter avseende dessa.

Vi har under hela utredningsprocessen avseende Nordsydliga förbindelser i Stockholmsregionen och avseende Förbifart Stockholm förbluffats över hur Naturvårdsverkets synpunkter inte alls tagits till vara trots att denna myndighet har den största kompetensen när det gäller miljö- och klimatfrågor. Naturvårdsverket borde vara vägledande och inte en remissinstans i mängden vars synpunkter kan mer eller mindre viftas bort av Trafikverket utan att sakliga grunder föreligger.

## **2. Kommuner, kommunala bolag**

### **2.1 Stockholms stad**

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.

ARG vill här påminna om att miljöförvaltningen i Stockholm stad i remissvar angående Trafikverkets hamnansökningar 2011 påtalade problematiken för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv.

I ARGs skrivelse till Mark- och Miljödomstolen från januari 2012 står på sidan 6:



## **”Buller från hamnverksamhet på Norra Lovö - riktvärden, motivering till villkor/krav**

Miljöförvaltningen skriver följande i sitt remissvar:

*”Även om Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller inte innehåller några ljudkrav för områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv, så anser förvaltningen att åtgärder vid bullerkällan behöver prioriteras även med hänsyn till naturreservaten så att den negativa påverkan på friluftslivet och djuren i reservaten kan minimeras.”*

ARG instämmer i detta och anser dessutom att den mycket långa byggperioden, 8-10 år, som kan komma att förlängas betydligt, bör innebära att kraven på hamnverksamheten bör vara i paritet med permanent hamn/industriverksamhet. Enligt Naturvårdsverkets handbok skall hamnverksamhet åläggas samma riktvärden som gäller för industribuller. Stockholms hälso- och miljöförvaltning påtalar detta i sin skrivelse. Den långa byggperioden gör detta än mer rimligt med hänsyn till natur och rekreationsvärden och människors hälsa.”

Liksom tidigare hänvisar vi till ARGs hela skrivelse från januari 2012.

ARG vill i detta sammanhang påtala att genomförandeavtal beslutat av kommunfullmäktige i juni 2013 inbegriper en överenskommelse om Trafikverkets rätt att utnyttja hamn vid Tyska Botten för transporter till arbetsområde på Norra Lovö under byggnation av Förbifart Stockholm. ARG hävdar att detta måste prövas av Mark- och miljömiljödombstolen inom ramerna för mål angående hamnverksamhet på Norra Lovö. ARG hävdar att Tyska Bottens hamn inte skall tillåtas för användning i detta syfte. Vi har kommenterat problematiken med hamn vid Tyska Botten under punkt 1 Följdverksamhet – transporter till mottagningshamnar.

### **2.2 Stockholms vatten**

ARG konstaterar att Stockholms Vatten efterfrågar mer uppgifter om dagvatten, farleder och mottagningshamnar.

## **3. Organisationer**

### **3.1 Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Stockholms NSF**

I Trafikverkets kommentar står:

*”De uppfattningar som föreningarna framför avser huvudsakligen argumentation mot byggandet av Förbifart Stockholm och endast i begränsad omfattning synpunkter avseende de tillståndsansökningar i mark – och miljödombstolen som avser hamnarna.”*

ARG anser att Trafikverkets kommentar på föreningarnas skrivelse är märklig och närmast klandervärd. Redan av Trafikverkets redogörelse/sammanfattning av föreningarnas skrivelse framgår att föreningarna haft en rad synpunkter som direkt

berör Trafikverkets ansökningar om hamnar och att huvuddelen av synpunkterna berör dessa. Om en förening eller sakägare är kritisk mot projektet i sin helhet måste ändå de synpunkter som framförs tas på allvar och värderas som lika viktiga som de synpunkter som den som är i grunden positiv till projektet framför. Detta tycks dock inte vara Trafikverkets uppfattning. I fastställelsehandling avseende arbetsplanen står på sidan 39:

*”Trafikverket vill nämna, att då regeringen har beslutat att ge tillåtlighet till E4 Förbifart Stockholm, med de tunnellägen som redovisas på karta till beslutet, behandlas skrivelser i vilka behovet av trafikleden ifrågasätts inte vidare.”*

### 3.2 Nej till Västerleden

Sätraskogens naturreservat kommer att drabbas mycket hårt av hamn och arbetstunnel. Störningarna drabbar även de som har fritidstomt på Kungshatt mitt emot hamnområdet.

De kompensationskrav som föreningen nämner är inte orealistiska.

Vi instämmer i föreningens bedömning att Länsstyrelsen underskattat projektets miljöpåverkan och anser att Trafikverket har fel när de påstår att reservatets status inte kommer att påverkas i någon betydande omfattning. Området kommer att bli närmast oanvändbart för naturupplevelser och rekreation under den mycket långa byggnadsperioden på grund av intrång och buller.

Byggverksamheten vid hamn och arbetstunnel skär närmast av reservatet på mitten under 8-10 år och återställningen blir mycket svår. Personer som känner till Sätraskogens naturreservat i grunden har till oss framfört att i stället för den hamn som nu verksamheten planeras till skulle annan hamn i reservatets södra utkant kunna användas. Störningarna skulle ändå bli svåra men verksamheten skulle inte klyva reservatet på det sätt som nu planeras. Trafikverket bör utreda möjligheterna att göra denna förändring. Se vidare under punkt 7. Störningar på friluftsliv mm och i ARGs skrivelse om grundvattenbortledning punkt 6. Yrkande 1.9 om skyddade områden, Sätraskogens naturreservat.

Trafikverkets svar på föreningens fråga avseende sprängmedel är märkligt. Sprängmedel kommer att transporteras från hamn till arbetstunnel och därigenom finnas och hanteras inom området och därigenom medföra risker.

Bullret inom området kommer att betyda svåra störningar för all fritidsverksamhet och givetvis för ridverksamheten. Liksom för hamnen på Norra Lovö borde någon form av bullerdämpande docka kunna omsluta pråmar i samband med fyllning av stenkross.

Det är svårt att se att fritidsbåtar kommer att kunna hanteras inom ett område där färjor och pråmar skall anläggas och där vattenytan mellan Kungshatt och Sättra är så smal.

ARG ger här även en kommentar som berör föroreningar i sediment hämtad från *underlagsrapport, E4 Förbifart Stockholm, Konsortiet Förbifart Stockholm, Sedimentundersökningar, tillfälliga hamnar, 0G140001.doc, utskriven 2011*), sid 13 – 14:

*”Sedimenten i hamnen i Sättra är tydligt förorenade av metaller, PAH, PCB, TBT, och alifater. Föroreningarna påträffades i högst koncentrationer i det inre hamnområdet inom ca 30 m från land och i denna provtagning uteslutande i de översta 10 cm av sedimenten. Föroreningshalterna avtog i det yttre hamnområdet. Koncentrationerna av flera föroreningar men främst PAH:er indikerar att ekosystemet idag är mycket stört. I samband med muddring är det viktigt att bottengående skärmar, siltgardiner, används för att hindra spridning av förorenade sediment med uppgrumlade sediment. Under arbetet är det nödvändigt med ett kontrollprogram för att säkerställa skärmarnas funktion. Dessutom bör sedimentet behandlas som förorenade massor. Provernas koncentrationer av PAH-H i det ytliga sedimentlagret överskred riktvärdet för mindre känslig markanvändning med nio gånger (NV, 2009). För att minimera kostnaderna för att ta om hand förorenade massor vid hamnen i Sättra rekommenderar vi kompletterande provtagningar. Den utökade provtagningen syftar till att kartlägga föroreningarnas utbredning i plan och djup och därmed möjliggöra en tydlig avgränsning för vilka sediment som måste tas om hand som förorenade.”*

### **3.3 Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG** se avsnittet ”hamn Norra Lovö” i denna skrivelse

ARG hänvisar till synpunkter framförda här ovan under 3.2 Nej till Västerleden och i yttrande om grundvattenbortledning under 6. Yrkande 1.9 om skyddade områden. Vi hänvisar även till tidigare skrivelser till Mark- och miljödomstolen.

## **4. Sakägare och andra intressenter**

4.1 Fastighetsägare har synpunkter om buller.

4.2 Fastighetsägare har synpunkter om buller.

4.1 och 4.2 Sakägarna har synpunkter om buller. Se ARGs kommentarer beträffande buller.

## **Byggnad och drift av tillfällig hamn vid Malmviken (M 3343-11)**

### **2. Kommuner, kommunala bolag**

#### **2.1 Ekerö kommun, Miljönämnden**

ARG observerar att Ekerö kommuns miljönämnd i likhet med ARG mfl anser att krossning av bergmassor bör göras under jord i arbetstunneln.

## 2.2 Stockholms vatten

ARG observerar att Stockholms Vatten skriver följande:

*”2.2.1 Stockholm Vatten tycker att det är mycket olämpligt att placera en hamn i Malmviken, uppströms råvattenintaget till Lovö reningsverk. Efter genomförda nämnda skyddsåtgärder och om hänsyn tas till de krav som bolaget kommer att ställa på de fartyg som kommer att trafikera de tillfälliga hamnarna kommer risknivån dock att bli lägre.*

*2.2.2 Stockholm Vatten önskar bästa möjliga förebyggande åtgärder för att undvika läckage av olja och andra föroreningar från bulkfartygen bör vidtas (dubbelbottnade bulkfartyg bör övervägas). Bolaget önskar vidare en mer detaljerad beskrivning av hur dagvatten från hamnområdet kommer att tas om hand. Förebyggande åtgärder mot uppgrumling av sediment i hamnområden och sjötransporter som riskerar att nå vattenverkens vattenintag bör vidtas.*

*Stockholm Vatten önskar en översiktlig bild (kartor och/eller principskisser) över de vatten som kommer att trafikeras av utbyggnaden av Förbifart Stockholm och hur de kan påverkas.”*

Sedan detta uttalande har Trafikverket installerat ett djupare vattenintag vid Lovö vattenverk. Detta kan givetvis innebära en viss ökad säkerhet. Samtidigt kan man tolka detta som att även Trafikverket inser riskökningen som skulle orsakas genom hamnverksamheten med transporter vid byggnation av Förbifart Stockholm.

ARG finner det hur som helst uppseendeväckande och alarmerande att Stockholm Vatten uttrycker ovanstående oro. Har hamnen vid Malmviken inplanerats utan Stockholm Vattens vetskap och godkännande? Vi har förstått att Trafikverket numera har ökad kontakt med Stockholm Vatten men varför inte tidigare? Hade kontakt tagits tidigare hade kanske inte Malmviken valts. Som tidigare framförts har ARG uppfattat att annat hamnläge var på förslag men avfärdades på grund av fornlämningar som även trakten kring Malmviken har. ARG hävdar att alternativ till Malmviken ånyo bör utredas. Arbetsplanen är dessutom överklagad, bland annat på grund av upp- och nedfarter på Lovö. Dessa kan komma att flyttas till Lindö och då blir det ändå aktuellt att utreda nytt hamnläge.

## 3. Organisationer

### 3.1 Föreningen Rädda Lovö

ARG konstaterar att Föreningen Rädda Lovö framför en rad befogade frågor och synpunkter, bland annat om stendamm, som vi upplever att Trafikverket ger mycket schablonartade svar på. Vi anser att Föreningen Rädda Lovös farhågor beträffande förorening av Stockholmsregionens dricksvatten måste tas på största allvar. Det är till exempel orimligt att arbetsfordon, driv- och sprängmedel skall fraktas på färjor på Mälaren och hanteras/vidaretransporteras i hamnar på Norra Lovö och i Sätra.

### **3.2 Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen**

Se Trafikverkets svar under byggande och drift av tillfällig hamn norra Lovö

ARG vill bara påtala att vi i tidigare skrivelser framfört synpunkter även angående hamnen i Malmviken men att dessa inte refererats i denna handling. Vi har även i denna skrivelse under flera punkter framfört synpunkter som berör Malmviken.

## **4. Sakägare och andra intressenter**

### **4.1 Fastighetsägare**

ARG inser fastighetsägarens dilemma. Fastigheten blir oanvändbar för fritidsvistelse.

ARG reagerar också på Trafikverkets svar beträffande fastighetsägarens farhågor avseende förorening av Mälarevattnet:

*”Trafikverket menar att verksamheten är förenlig med skyddsföreskrifterna för Mälarens vatten.”*

Om denna verksamhet med färjor förande farligt gods till hamn på Norra Lovö och Sättra och pråmar med stenkross från tre hamnar inom Östra Mälarens vattenskyddsområde, hamnverksamhet med närliggande arbetstunnlar där sprängmedel skall hanteras kan vara förenlig med skyddsföreskrifterna så frågar vi oss om det finns någon verksamhet som inte är det. Om så inte är fallet varför finns då skyddsföreskrifter för vattenskyddsområdet?

Betydelsen av ett garanterat skydd för Sveriges vattentäkter verkar uppmärksammas allt mer. Detta borde i synnerhet gälla en vattentäkt som närmare två miljoner människor är beroende av! Det går att avstå från bilpendling i Stockholmsregionen. Det finns för de flesta alternativ till bilen i form av kollektivtrafik, cykelbanor mm men det finns inget alternativ för någon till rent vatten!

## **Byggande och drift av tillfällig hamn vid Norra Lovö (M 3342-11)**

### **1. Statliga myndigheter**

#### **1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län**

Länsstyrelsen säger:

*”Natur, kultur- och boendemiljö. Länsstyrelsen konstaterar att Trafikverket har ändrat läget för arbetstunneln på Norra Lovö så att den negativa inverkan på det rörliga friluftslivet begränsas. Länsstyrelsen bedömer att den aktuella förändringen sammantaget är godtagbar.”*

ARG hävdar att förändringen också har nackdelar. Arbetstunneln kommer närmare Mälaren, i en skogsbacke. Risken ökar nu för att damm och spränggaser som kommer att ventileras ut efter varje sprängning når Mälarens vatten. Rester från dessa gaser kan också lakas ut och nå Mälaren med regnvatten. Bullerstörningarna från arbetstunneln ökar mot Mälaren och kan spridas över Lambarfjärden till Grimstaskogen. Dessa aspekter måste beaktas vid planering och villkorsgivning. Trafikverket kommenterar inget om detta i sitt svar.

## **1.2 Försvarets radioanstalt (FRA)**

ARG undrar om den konsekvensanalys som Trafikverket skriver om är gjord och offentliggjord. Remissinstanser m fl borde få ta del av denna.

## **2. Organisationer**

### **2.1 Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen**

ARG konstaterar att det under denna punkt endast återfinns ett fåtal av ARGs frågeställningar angående hamn på Norra Lovö. Det återfinns inga av föreningens synpunkter avseende buller och exploatering på Norra Lovö och konsekvenser inom Grimsta naturreservat. Det framgår inte heller i denna handling att ARG även framfört synpunkter beträffande hamnarna i Sättra och Malmviken. Vi hänvisar därför till ARGs tidigare skrivelser till Mark- och miljödomstolen från januari och september 2012 och till ARGs tidigare kommentarer i innevarande skrivelse och till kommentarer i vårt yttrande om grundvattenbortledning.

Efter genomläsning av Trafikverkets svar i denna handling kvarstår ARGs synpunkter oförändrade.

Trafikverket har inte på ett adekvat sätt besvarat de frågor som sammanfattats överst på sid 52. ARGs frågor avseende vattenomsättning avser hur kraftigt ökad tung sjötrafik, färjor och pråmar, kan påverka vattenrörelser och därigenom påverka vattentemperaturer på olika vattendjup och förändra betingelserna för olika livsformer. Förändrade, ökade vattenrörelser kan också riva upp lagrade gifter på Mälarens botten. Spridning av stendamm, nedfall från spränggaser och andra föroreningar kan också påverkas längs Mälarens kuster och vatten.

Vi saknar fortfarande svar på vilka mottagningshamnar för stenkross som är aktuella. Trafikverkets redovisning bygger på spekulation och säger inget om det slutliga utfallet. Det är inte klarlagt att någon lämplig hamn kommer att kunna finnas beträffande transporter från Malmviken och Norra Lovö. Denna måste vara lämplig med tanke på farleder, hamnförhållanden och transporter landvägen med lastbil från denna. Trafikverket har på karta utpekat en farled som gör att stenkrosstransporterna även skulle passera nära Görvälns vattenverk. Kommer man tvingas till transporter med pråmar söderut från hamnarna på Norra Lovö och Malmviken?

ARG har tidigare i denna skrivelse redovisat skäl till att hamn vid Tyska Botten är olämplig för transporter med färjor till Norra Lovö, se under punkt 1. Följdverksamhet.

ARG hävdar liksom tidigare att störningarna inom Grimsta naturreservat under hela hamnverksamheten underskattas. Värdet av naturupplevelser och rekreation kommer kraftigt att begränsas. Det är tystnad och av denna följande avkoppling som människor eftersträvar och behöver. Att området vid Mälarstranden i dag är ett av Stockholms tystaste områden har framförts av Stockholms stads förvaltningar.

Slutsatserna i bilaga 4 om stendamm motsägs av expertis som Föreningen Rädda Lovö tillfrågat.

ARG ger här en kommentar som berör föroreningar i sediment hämtad från *underlagsrapport, E4 Förbifart Stockholm, Konsortiet Förbifart Stockholm, Sedimentundersökningar, tillfälliga hamnar, 0G140001.doc, utskrivet 2011*), sid 13 – 14:

*”Hamnområdena på norra och södra Lovön hade mycket låga koncentrationer av föroreningar vilka i stort motsvarar bakgrundskoncentrationer för stadsnära miljöer. Generellt för alla prover från de tre planerade hamnområdena påträffades koppar och krom med halter 2-3 ggr över vanliga bakgrundskoncentrationer. Eftersom de förhöjda halterna påträffades både ytligt och djupare ned i sedimenten kan det tyda på att halterna representerar en lokalt förhöjd bakgrundshalt, mer än att de härrör från en antropogen påverkan. Även vid hamnarna på Lovön rekommenderar vi att skärmar används vid en eventuell muddring av annat än obetydlig omfattning för att hindra spridningen av uppgrumlade sediment.”*

En helhetsbild av projektets negativa konsekvenser och risker ges inte automatiskt genom att målen om tillfälliga hamnar och grundvattenbortledning behandlas samtidigt. Trafikverket borde ges i uppdrag att beskriva en sådan helhetsbild.

ARG anser att riskbilden för Mälaren som dricksvattentäkt är så stora att verksamheten inte bör tillåtas.

Trafikverket ger inget svar på frågeställningen om den totala vattenhanteringen, volymer, reningssteg och slutliga recipienter.

ARG anser att de av Trafikverket genomförda samråden inte på ett adekvat sätt täckt in frågor om hamnverksamhet och grundvattenbortledning.

ARG hävdar att Trafikverkets begäran om verkställighet vid överklagande av tillståndsdom inte skall ges. Såväl detaljplaner, arbetsplan och tillståndsdom måste ha vunnit laga kraft innan byggverksamhet kan inledas. Trafikverkets ekonomiska redovisning är i detta sammanhang ovidkommande. Den samhällsekonomiska nyttan med projektet kan och har ifrågassatts av från projektet oberoende sakkunniga. Se vidare under punkt 9. Yrkande 1.12 om verkställighet och under G. Villkor 38, Verkställighet.

## 2.2 Lovö hembygdsförening

ARG instämmer i hembygdsföreningens farhågor avseende transport av stenmassor. Eftersom mottagningshamnar inte är klarlagda är det realistiskt att befara dumpning vilket givetvis vore fullständigt oacceptabelt.

## 2.3 Föreningen Rädda Lovö

(se ARGs svar för Malmviken 3.1)

ARG vet att Föreningen Rädda Lovö har synpunkter även om hamn på Norra Lovö vilka inte framkommer under denna punkt i Trafikverkets yttrande.

## 3. Sakägare och andra intressenter

ARG observerar att ett större antal fastighetsägare oroar sig för eget dricksvatten, avloppssystem, vägsystem på Norra Lovö, buller och om Mälarens vatten i största allmänhet.

ARG har tidigare i innevarande skrivelse liksom i tidigare skrivelser kommenterat risker för Mälarens vatten. Beträffande buller anser ARG att normerna för externt industribuller skall klaras. I detta svar beträffande fastigheter kommenterar Trafikverket som vanligt normerna för byggbuller. Beträffande det gamla, sköra och kulturmässigt värdefulla vägnätet på Norra Lovö ser ARG liksom i tidigare skrivelser risker för svåra skador. I det tidspressade byggnadsschema som Trafikverket planerar för befara vi att det finns risker att vägarna kan komma att användas mer och för tyngre transporter än vad som aviseras. Detta kan även komma att gälla passagen förbi FRA. Vi ser det som viktigt att villkor upprättas av domstolen även beträffande detta och inte minst under en eventuell inledning och avslutning av byggprocessen.

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](mailto:grimstaskogen@yahoo.se)