

2012-09-12

Nacka Tingsrätt  
Mark- och Miljödomstolen  
Box 1104  
131 26 Nacka Strand  
mmd.nacka@dom.se

## **Naturskyddsföreningen i Stockholms län och Stockholms Naturskyddsförenings yttrande över de tre hamnarna vid byggandet av Förbifart Stockholm gällande mål M 3342-11, M 3343-11 och M 3345-11**

### **Sammanfattning**

- Stockholms Naturskyddsförening och Naturskyddsföreningen i Stockholms län vidhåller vår tidigare hållning att byggandet av Förbifart Stockholm strider mot en mängd mål satta av regeringen.
- Hamnarna strider mot förutsättningarna för vattenverksamhet genom sin negativa miljöpåverkan.
- Hamnverksamheten strider mot både hushållningsreglerna och försiktighetsprincipen.
- Vi anser att Mälaren som riksintresse bör väga tyngre än Förbifart Stockholm.
- Konsekvenserna skulle bli allvarliga om Mälaren förorenas eftersom ingen reservvattentäkt kan täcka Stockholms vattenförsörjning någon längre tid.
- Påverkan på naturen kommer bli omfattande, både på kort och på lång sikt.
- Viktiga rekreatiomsområden kommer att bli bullerstörda under den ca 10 år långa byggperioden vilket strider mot miljömål om att bevara tysta områden i Stockholms gröna kilar.
- Det finns en risk att folk inte ser sitt närmaste naturreservat som en naturlig rekreatiomöjlighet om den inte har kunnat utnyttjas på flera år.
- Ytterligare utredningar behövs bl.a. om vad som händer om Mälaren förorenas kraftigt.

### **Förbifart Stockholm strider mot flera mål**

Regeringen har satt upp ett flertal mål, bland annat, klimatmål och 16 miljömål. Förbifart Stockholm hjälper på intet sätt samhället att nå upp till dessa mål. I ett långsiktigt hållbart samhälle kommer vi inte kunna använda bilen på samma sätt som idag eftersom olja är en ändlig resurs. Därför menar vi att det är naivt att tro att denna motorväg på sikt kommer vara nödvändig. Trafikverket borde ha en helhetssyn på Sveriges trafiksatsningar. Det blir då orimligt att satsa så mycket resurser på en enda väg när övriga landet har stort behov av andra satsningar än 2 mil motorväg i Stockholm.

### Särskilda förutsättningar för vattenverksamhet

I kap 11 § 6 MB står *"En vattenverksamhet får bedrivas endast om dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den."* De tillfälliga hamnarna, som kan vara i drift i ca 10 år, innebär buller och luftföroreningar, ingrepp i naturmiljöer, påverkan på friluftslivet, risker för vattenmiljön och Stockholms dricksvatten. Detta måste ställas mot de påstådda vinsterna med Förbifart Stockholm. Vi menar att riskerna och den negativa miljöpåverkan vida överstiger de tveksamma vinsterna med ett byggande av Förbifart Stockholm.

### Hushållningsreglerna och de allmänna hänsynsreglerna

I kap 3 § 1 i miljöbalken står att *"Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning."*

Mälaren är dricksvattentäkt för 2 miljoner människor, utpekad som riksintresse enligt 4 kap MB samt vattenskyddsområde. Mot detta ska byggandet av Förbifart Stockholm, med bl.a. dessa tre tillfälliga hamnar, ställas. Vi kan inte se hur Förbifart Stockholm ska kunna betraktas som långsiktigt god hushållning i förhållande till de andra värdena som Mälaren har.

De tre hamnarna och den mycket omfattande båttrafik med laster bestående av drivmedel, sprängmedel m.m. utsätter Mälaren för oacceptabla risker, se nedan under Risker för Mälaren som dricksvattentäkt.

Hamnverksamheten är inte heller förenligt med försiktighetsprincipen som ingår i de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap MB.

### Riksintressen står mot varandra

I kap 4 §2 i miljöbalken pekas Mälaren med öar och strandområden ut som riksintresse. Trafikverket har pekat ut Förbifart Stockholm som ett riksintresse för kommunikationer. Det är tydligt att två riksintressen står emot varandra i det här fallet och vi menar att riksintesset Mälaren rimligen borde väga tyngre bland annat därför att det berör fler människor. När flera oförenliga riksintressen står mot varandra skall, enligt kap 3§10 *"företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt."*

Vi anser att syftet med Förbifart Stockholm bättre kan nås på andra sätt än att den planerade motorvägen byggs.

### Risker för Mälaren som dricksvattentäkt

Ett projekt av denna magnitud innebär alltid risker. Risker kan bedömas på olika sätt. Antingen att en allvarlig händelse sker en gång eller att det finns mindre risker med händelser som sker flera gånger. Alla båttransporter är av det senare slaget. Risken att något händer är inte så stor men om det händer en olycka kan den ändå bli allvarlig. Eftersom båttransporterna kommer att vara så många ökar riskerna att en eller flera olyckor faktiskt kan komma att inträffa.

Vi vill betona att riskerna med byggandet av hamnar, hamnverksamheten, verksamheten vid arbetstunnlar, borrning, sprängning och förstärkningsarbeten av tunnlar under såväl mark som vatten bör beaktas längs hela Mälärsträckningen, Sättra, Kungshatt, Lovö, Grimstaskogen, under såväl bygg- som driftsfas.

Under byggfasen fraktas stora mängder arbetsfordon, lastbilar, maskiner, redskap, drivmedel, sprängmedel, övrigt byggmateriel via färjor till hamnen på Norra Lovö. Båttrafiken blir avsevärt mer omfattande än normalt genom fraktfärjor och lastpråmar och olycksrisken därigenom större. Vi anser att konsekvenserna vid fartygsolyckor, hamnolyckor, bränder, problem vid lossning och lastning kräver ytterligare utredning. Inte bara risken för och med enskilda större olyckor utan även upprepade mindre olyckstillbud/utsläpp bör beaktas. 2 200 ton diesellojor och 1 900 ton flytande sprängmedel skall fraktas till hamnen på norra Lovö. Sammanlagt 262 130 ton gods.

I MKB anges riskerna som acceptabla trots att det räcker med en enda stor olycka i hamn eller på vatten för att slå ut ett reningsverk. Vi ifrågasätter riskberäkningen/ riskbedömningen enligt MKB. Detta är ett unikt projekt med små tillfälliga obeprövade hamnar i ett känsligt naturområde som dessutom är ett vattenskyddsområde. Även en mycket måttlig försämring av Mälärvattnet skulle innebära problem med vattenrening mm. Även en mycket liten försämring av dricksvattnet kan vara av hälsomässig betydelse för regionens befolkning.

Om en olycka skulle ske i Mälaren skulle flera miljoner stockholmare drabbas av att Mälaren inte kan användas som dricksvattentäkt. Konsekvenserna skulle bli mycket allvarliga eftersom det inte finns någon reservvattentäkt som kan täcka Stockholms vattenförsörjning någon längre tid.

Mälaren uppnår i dagsläget inte miljö kvalitetsnormen för god kemisk status. Att då öka riskerna för föroreningar är inte förenligt med EG-direktivet för vatten (2006/60/EG).

Vi tycker det vore synnerligen angeläget att göra en utredning om riskerna, konsekvenserna och vad man bör göra om det händer en allvarlig olycka på Mälaren om den inte kan användas som dricksvattentäkt.

### **Påverkan på naturen**

Påverkan på naturen kring hamnanläggningarna kommer att bli omfattande. På Lovön kommer skog med höga naturvärden som undantagits från kommersiellt skogsbruk att beröras av hamnverksamheten. Trafikverket menar att man kommer att återställa mycket av naturen efter att hamnarna tagits ur bruk. Men det finns naturvärden som är oersättliga inom en snar framtid, till exempel träd som är flera hundra år gamla. Skador kommer även uppstå för lång tid framöver, trots att man vidtar många försiktighetsåtgärder.

### **Buller och rekreationsvärden**

Vid det eventuella byggandet av Förbifart Stockholm kommer det att bli stora störningar i områdena där de tre hamnarna planeras. Hamnverksamheterna berör två naturreservat, vilket kommer att påverka både friluftsliv och naturen. Vi ser att det finns en uppenbar risk att naturreservaten eller delar av dem kommer att användas i mindre omfattning under det eventuella byggandet av Förbifart Stockholm och även efter byggandet är klart. Detta eftersom människor under lång tid inte har kunnat använda områdena för rekreation och helt enkelt inte ser dem som ett alternativ.

Vi delar Naturvårdsverkets uppfattning att hamnverksamheten inte kan anses vara av tillfällig karaktär, eftersom byggtiden beräknas till 8-10 år, och att riktlinjerna för externt industribuller bör tillämpas. Trafikverket hävdar att det skulle innebära en längre byggtid och att det därför skulle vara bättre med högre bullernivåer under en något kortare tid. Vi anser däremot att det är bättre, om Förbifarten börjar byggas, att bullernivåerna hålls så låga som möjligt för att minimera störningarna.

Samtliga tre tillfälliga hamnar kommer att sprida buller i natur- och rekreationsområden.

Enligt Stockholms stad är Grimsta naturreservat ett av Stockholms tystaste områden, vilket uppenbarligen inte kommer bli fallet under det eventuella byggandet av motorvägen. Detta kommer att leda till försämrade rekreationsvärden för många boende i Västerort.

Samma sak gäller förstås även för Sätmaskogens naturreservat. Sätmaskogen är det enda rekreationsområdet för boende i Skärholmen-Sätra, en del av Stockholm som redan idag är hårt drabbat av buller från vägtrafik.

Samtliga hamnar är lokaliserade i områden som ingår i Stockholms gröna kilar. Hamnverksamheten kommer därmed att sprida buller i de gröna kilarna. Detta strider mot det Länsstyrelsen i Stockholms miljömål "*Bevara tysta områden*" (delmål under God bebyggd miljö) som säger att "*Tystnaden (frånvaron av buller) i Stockholms gröna kilar upprätthålls i minst rådande omfattning.*"

Vi anser att ytterligare utredningar behövs om hur bullernivåerna påverkas kring hamnarna vid olika vindstyrkor och vindriktningar.

Beatrice Sundberg

Ordförande Stockholms Naturskyddsförening

Mårten Wallberg

Ordförande Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Naturskyddsföreningen i Stockholms län  
Norrbackagatan 80  
113 41 Stockholm