

Till Trafikverket  
Ärendenummer TRV 2019/127567

Samrådssvar från Naturskyddsföreningen Stockholms län,  
Mälardalens Naturskyddsförening, Lovö hembygdsförening och  
ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen

### Synpunkter på samrådsmaterialet

**Sammanfattningsvis anser föreningarna att ökade villkorsvolymerna avseende inläckage i tunnlarna inte är rimliga eftersom otäta tunnlar bland annat äventyrar natur och bebyggelse. Verksamheten medför en betydande miljöpåverkan. Utsprängning av tunnlar mellan Lunda och Lambarfjärden bör omedelbart stoppas i avvaktan på ny bedömning. Det är obegripligt att tunneldrivningen återupptagits då problemen inte är lösta avseende inläckagen.**

Trafikverkets grova felbedömning avseende bergets kvalitet på sträckan Grimsta till Lunda är mycket allvarligt. Trafikverket skriver att bergets kvalitet visat sig vara betydligt sämre än vad som framkom under utredningsskedet. Trafikverkets nya uppgifter om inläckage och begäran om nya villkorsvolymerna, nära på fördubblade söder om Vinsta trafikplats, tyder på att berggrunden och dess vattenföring inte varit tillräckligt och inte korrekt utredda före byggstart.

Trafikverkets nu framförda önskemål om skyddsinfiltration på flera platser utanför påverkansområdet tyder på ett generellt fel i förundersökningarna. Kanske är det likadant utanför nu gällande samrådsområde!? Innan frågan om Trafikverkets önskemål om kraftigt ökade inläckagevolymerna kan prövas av Mark- och miljödomstolen bör noggrannare utredning/bedömning genomföras längs hela sträckningen för Förbifart Stockholm.

Trafikverket hanterar detta ärende som att det är en tämligen trivial fråga om ändrade villkorskrav för inläckage till tunnlarna. Föreningarna ser tvärtom uppgifterna om oväntat stort inläckage till tunnlarna som högst alarmerande och att dessa på nytt borde väcka frågan om projektet Förbifart Stockholm över huvud taget är rimligt att genomföra med nuvarande planering eller över huvud taget alls. Det bör för hela sträckningen av Förbifart Stockholm på nytt och noggrant bedömas vilka risker projektet medför för natur, bebyggelse, sakägare, samhällsekonomi, kapacitet för vattenförsörjning, vattenrening mm. Stora inläckagevolymerna är givetvis inte heller bra för själva tunnlarna.

Utvidgat påverkansområde, utökade kontrollprogram och större sakägarkrets är nödvändiga med tanke på skaderisker, försäkrings- och ersättningsfrågor. De områden som nu berörs av otäta tunnlar består av tämligen stora villa/radhus/lägenhetsområden med stora ekonomiska värden. Det är också allvarligt om närliggande grönytor skadas.

Det förefaller orimligt att inte ha målsättningen att göra tunnlarna så täta att skyddsinfiltration inte krävs. Med otäta tunnlar är givetvis skyddsinfiltration en metod

att försöka förhindra skador på natur och bebyggelse. Skyddsinfiltration under driftstiden bör dock ses som en nödgård som man kan tvingas ta till vid en misslyckad byggnation, i ett nödläge. Att nu använda skyddsinfiltration som ett slags "arbets-/byggnadsmetod" som måste användas under tunnarnas hela driftstid och även därefter, dvs för all framtid, kan inte vara acceptabelt. Det skulle även medföra ökade påfrestningar avseende vattenförsörjning och vattenrening. Enligt våra beräkningar skulle skyddsinfiltration motsvarande de ökade volymer inläckage som Trafikverket önskar få tillåtelse till motsvara 500 000 liter dricksvatten per dygn. Tillgång till rent dricksvatten kan i framtiden bli en ödesfråga även i Sverige och inte minst i Stockholm och kapacitetsproblem har redan uppstått under torrperioder. Vi vet dessutom inte hur länge Mälaren kommer att fungera som dricksvattentäkt.

Trafikverket uttrycker sig som att det skulle vara skyddsinfiltrationen som ger större inläckage och gör att det krävs ökade villkorsvolymer för inläckaget. Men det är givetvis otäta tunnlar som är boven i dramat och som helt och hållet är orsaken till stora inläckagevolymer. Skyddsinfiltrationen är ju bara en nödvändig åtgärd vid otäta tunnlar för att upprätthålla grundvattennivån och grundvattentrycket vid normala/ursprungliga nivåer och försöka undvika skador.

Större tillåtna inläckagevolymer riskerar att minska ambitionsnivån när det gäller att täta tunnelväggarna så mycket det bara är möjligt. Alla tillgängliga metoder att täta tunnarna måste tas till vara, tex borde lining vara ett alternativ. Kortsiktiga ekonomiska och tidsmässiga aspekter får inte vara avgörande. Om ingen tätningsmetod finns, eller är ekonomiskt försvarbar, som gör tunnarna tillräckligt täta för att klara de krav som redan ställts i domen från Mark- och miljödomstolen och som Trafikverket tidigare ansett som uppnåbara bör ett fullständigt omtag i planeringen av Förbifart Stockholms tunnelbyggnation tas.

### **Föreningarna anser att en opartisk expertkommitté bör utreda hela sträckningen för Förbifart Stockholm avseende berggrund och riskerna för grundvattenpåverkan.**

Som tidigare framfört befarar föreningarna ett generellt fel i Trafikverkets utredningsarbete avseende bergets kvalitet och risken för grundvattenpåverkan längs hela sträckningen av Förbifart Stockholm och anser att ny bedömning bör göras längs hela denna.

Detta är inte det första oväntade bakslaget när det gäller byggnationen av tunnarna för Förbifart Stockholm. Exempelvis har det varit och är problem med entreprenad på Lovö. Ökad skyddsinfiltration har akut fått sättas in vid Sättra/Gillsättra trots att man för det området varit medvetna om behov av anläggningar i detta syfte för att skydda bebyggelse. Sättraån har ännu inte erhållit skydd i form av vattentillförsel trots att behovet konstaterats.

Endast utkanter av Grimsta naturreservat, norr om Grimstaskogen, ingår i de områden som nu enligt Trafikverket behöver skyddsinfiltration. Av kartmaterial i Trafikverkets tidiga dokumentation framgår att berggrunden under Grimstaskogen är fylld av sprickzoner. Detta förvånar inte eftersom Mälaren med Lambarfjärden som gränsar till Grimstaskogen är ett förkastningsområde. Berggrunden och grundvattenförhållanden förefaller vara likartade jämfört med områden nära Vinsta där problem

har upptäckts. ARG har i ett flertal skrivelser till Trafikverket och Mark- och miljödomstolen varnat för grundvattenpåverkan som kan uppstå vid byggnation av tunnlar under Grimstaskogen. Denna påverkan kan i sin tur äventyra och dränera våtmarker och översilningsmarker och skada skyddsvära biotoper. Dessutom är Råcksta träsk beroende av avrinning av vatten från Grimstaskogen, vilken kan minska vid grundvattenpåverkan under skogen. Föreningarna varnar således för att passagen under Grimstaskogen kan bli ytterligare en obehaglig överraskning.

Under sommaren 2019 har Trafikverket låtit genomföra kärnborrning av berggrunden under Lambarfjärden. Rapport om resultatet skulle skickas till ARG efter att sådan sammanställts. Vid ny förfrågan från ARG framkom att ingen direkt rapport utarbetats utan bara nytt kartmaterial.

Under Lovö har ännu mycket liten del av tunnlar sprängts, bland annat på grund av problem med entreprenad. Föreningarna vill här framföra att det finns publikationer som tyder på att problemen med grundvattenpåverkan kan bli betydligt större än Trafikverket räknat med i sin dokumentation. Föreningarna rekommenderar läsning av KTH-uppsatsen "Analys över inläckage av grundvatten till Förbifart Stockholm för deltunnel under Lovö" av David Barkels och Alejandra Silva Parra. Utredningens vidgade riskzon pga den konstaterade sprickigare berggrunden under hela Lovön innebär en högre och inte utredd risk för ökat inläckage/ grundvatten-sänkning för huvuddelen av Lovö åkermark. Föreningarna tillhandahåller gärna denna publikation efter förfrågan. Lovö är numera naturreservat och har förutom skyddsvärd bebyggelse ett betydelsefullt lantbruk som kan påverkas.

**Föreningarna vill här även framföra att projektet Förbifart Stockholm inte kan anses ha en dignitet som motiverar undantag, tvärtom. Förbifart Stockholm påverkar negativt möjligheten att nå flera samhällsmål som berör miljö, klimat och hälsa.**

Förbifart Stockholm kommer om den öppnas för trafik att kraftigt öka biltrafiken mellan norra och södra regionhalvorna. I arbetsplanen för Förbifart Stockholm uppges att trafiken i Stockholmsregionen 2035 beräknas bli 69% större än 2007. Detta är fullständigt orimligt, inte minst beroende på klimataspekter. Enligt Trafikverkets egen miljöexpertis behöver trafiken i storstadsregioners tätortsområden minska med ca 30% till 2030 för att klimatmålen skall kunna uppnås. Enligt föreningarnas mening skulle Förbifart Stockholm inte klara en granskning enligt det av riksdagen beslutade klimatpolitiska ramverket. Resurserna som nu används till Förbifart Stockholm skulle dessutom behövas till utbyggnad av kollektivtrafiken. I regeringens proposition om den klimatpolitiska handlingsplanen står på sid 106: *"Transportsektorns betydelse för klimatomställningen understryks av att det är den enda sektorn för vilken riksdagen har beslutat om ett sektorspecifikt klimatmål. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010 (etappmålet för inrikes transporter)."*

Luftkvaliteten i tunnlar beräknas bli så dålig genom mycket höga halter av partiklar och kväveoxider att ca 40% av befolkningen på grund av olika sjukdomar och överkänsligheter bör avrådas från färd genom Förbifart Stockholm.

## **Samrådets genomförande är inte godtagbart**

**Föreningarna anser att samrådet bör göras om med de krav uppfyllda som ARG framfört, se nedan!**

Trafikverket säger sig genomföra ett undersökningssamråd som beroende av Länsstyrelsens senare bedömning kan följas av ytterligare samråd. Trafikverket säger sig genom detta undersökningssamråd "vilja inhämta synpunkter från Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholm stad, Järfälla kommun, fastighetsägare och andra berörda."

Om detta så kallade undersökningssamråd skulle ha kunnat ge ett meningsfullt underlag skulle genomförandet ha skett med samma krav som ett vanligt samråd. Till att börja med skulle personlig inbjudan ha ställts till särskilt berörda så att dessa med säkerhet skulle ha getts möjlighet att delta i samrådet.

För ARG är frågor om natur, klimat och skyddet av Grimsta naturreservat det dominerande. Samrådets frågeställningar om problem med inläckage, att upprätthålla grundvattennivån, behov av skyddsinfiltration är av största betydelse även för boende, företag, skolor mm längs Förbifart Stockholms sträckning. För dessa handlar det även om risk för skador på hus och mark och om ersättningsfrågor om skada uppstår. Eventuell skyddsinfiltration får inte heller höja grundvattennivån mer än till det normala/naturliga. Det är därför helt nödvändigt att dessa särskilt berörda informeras på ett tidigt stadium genom personlig inbjudan, att deltagande i samråd på alla sätt underlättas och att deltagande på samrådsmöten erbjuds.

De frågeställningar som tas upp i detta samråd är svåra för lekmän. Bostadsföreningar, samfälligheter, andra föreningar, enskilda mfl kan behöva ta hjälp av hydrologisk expertis och jurister. Detta är närmast en omöjlighet om ett samråd förläggs som denna under jul-, nyårs- och trettonhelgerna, dessutom utan förvarning. Fortfarande bör dessutom människor utan internet kunna ta del av ett samråd och samrådsmaterial. Den information om samråd som ges måste vara korrekt och inte som i detta fall innehålla felstavad länk.

ARG sände 20 december denna mailtext till Trafikverket:

*"Till Trafikverket!*

*Av en slump blev vi i ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, uppmärksammade på notisen i DN/SvD om samråd angående inläckage och skyddsinfiltration i Förbifart Stockholms norra tunneldelar och vi är övertygade om att många berörda inte ännu känner till samrådet. Dessutom var länken till samrådet felstavad. På hemsidan är det inte utan rättstavad länk självklart att man hittar samrådet.*

*Samrådet saknar muntligt samrådsmöte och äger rum under jul-, nyårs- och trettondagshelger vilket försvårar besvarandet.*

*Vi anser att samrådsmöte bör äga rum efter helgerna, helst i första halvan av januari, och att samrådstiden bör förlängas januari ut. Alla berörda boende, företag, bostadsföreningar, samfälligheter och dessutom föreningar som engagerat sig i tidigare samråd/domstolsförhandlingar om Förbifart Stockholm bör få personlig*

*kallelse till samrådsmöte och information om samrådstid. Detsamma gäller berörda myndigheter och förvaltningar.”*

ARG fick 23 december från jurist på Trafikverket ett ”försvarande” mail med ett tack för upplysningen om felaktig länk. Trafikverket skulle enligt svaret publicera ny annons. Den 30:e december såg vi denna annons i DN.

Den 27 december upprepade ARG kraven i nytt mail till Trafikverket:

*”Tack för svar!  
Vår kritik kvarstår dock.*

*Vi refererar till Naturvårdsverkets Vattenverksamheter - Handbok för tillämpningen av 11 kapitlet i miljöbalken*

*I avsnitt 3.5.7 och 3.5.8 står det om MKB och om samråd, bland annat detta (TM = tillståndsmyndighet och VU = verksamhetsutövare):*

*”- VU kontaktar länsstyrelsen om ett samråd. Diskussion om hur samrådet ska läggas upp. VU tar fram en skriftlig information om den tänkta verksamheten inför samrådet och skickar den, **minst två veckor innan samrådet**, till de parter som ska inbjudas/kallas till samrådet; Länsstyrelsen, TM och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda”*

*”- VU håller samrådsmöte(n) och upprättar en samrådsredogörelse”*

*Vi hävdar följande:*

*Samrådsmöte bör ordnas.*

*Alla berörda boende, företag, bostadsföreningar, samfälligheter, daghem, skolor och dessutom föreningar som engagerat sig i tidigare samråd/domstolsförhandlingar om Förbifart Stockholm bör få personlig kallelse till samrådsmöte och information om samrådstid. Detsamma gäller berörda myndigheter och förvaltningar. Särskilt berörda bör informeras om sina rättigheter och ersättningsfrågor.*

*Publicering av rättstavad länk bör kompletteras med information om hur de, som inte har internet, kan ta del av samrådsmaterialet. Denna publicering bör kombineras med uppgift om tid för samrådsmöte och förlängd samrådstid. Samrådstidens slut bör beräknas till minst 5 veckor (två veckors förvarning) efter ny publicering och personlig inbjudan nått särskilt berörda.*

*Hänsyn bör dessutom tas till jul-, nyårs- och trettondagshelgerna.”*

Då ansvarig jurist var ledig till 9 januari, klarlagt genom autosvar, sände ARG 27 december mailet till i annonsen nämnd kontaktperson med önskemål om vidarebefordran till annan jurist på Trafikverket. Samma dag fick ARG två svar från denne att bedömning av jurist av ARGs mailtext inte var brådskande:

*”Tack för ditt inlägg. Vad jag ser i ditt mail finns det ingen egentlig fråga som behöver besvaras under tiden för samråd.*

*Dina/era åsikter i frågan kommer att redovisas och hanteras i samrådsredogörelsen tillsammans med övriga synpunkter från berörda.”*

*"För att förtydliga. Om det nu skulle vara så att ni har rätt i er begäran, vilket jag överlåter åt juristerna att bedöma, så kommer inte ett nytt samråd utfärdas innan den 8e januari i alla fall.*

*Därför föreligger ingen brådska och er begäran kan hanteras med övriga synpunkter."*

**Sammanfattningsvis kräver föreningarna att samrådet skall göras om med de krav uppfyllda som ARG framfört. Förutom det som tidigare framförts anser föreningarna att utvidgat påverkansområde bör utredas och därigenom utvidgad sakägarkrets innan förnyat samråd utlyses.**

**Föreningarna ifrågasätter de villkorskrav för inläckage i tunnlar som Trafikverket framför och anser att tunnarlarna måste kunna tätas så väl att skyddsinfiltration inte krävs. Är detta inte möjligt eller ekonomiskt försvarbart är detta ytterligare ett skäl att inte färdigställa Förbifart Stockholm.**

**Projektet Förbifart Stockholm skulle för övrigt idag inte ha kunnat givas tillåtlighet med utgångspunkt från det av riksdagen beslutade klimatpolitiska ramverket.**

Stockholm 8 januari 2020

Med vänliga hälsningar

Beatrice Sundberg  
ordförande, Naturskyddsföreningen Stockholms län  
beatrice.sundberg@naturskyddsforeningen.se

Bo Nylén  
ordförande, Mälaröarnas Naturskyddsförening  
ekobio@telia.com

Bertil Ottoson  
ordförande, Lovö hembygdsförening  
bertil@ottoson.cool

Stig Sjöstedt  
ordförande, ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen  
stig.r.sjostedt@telia.com  
grimstaskogen@yahoo.se