

Bredäng, den 18 oktober 2009

Förbifart Stockholm

– synpunkter på samrådsunderlaget från augusti 2009

Efter överenskommelse med Susanna Tsygankova (planassistent hos Eric Tedesjö) över-sänds här vårt remissvar några dagar efter utsatt tid, för vilket vi är tacksamma då vi har haft möjlighet till samråd inom vår styrelse!

Vi begränsar oss till att ha synpunkter på de delar av Förbifart Stockholm som påverkar oss i Bredäng. Det innebär konsekvenserna för Sätmaskogens naturreservat och placeringen av den arbetstunnel som kommer att mynna på Sättra varvsområde (inom Sätmaskogens naturreservat) samt konsekvenserna för Skärholmsvägen – de som bor nära eller nyttjar den och planerna på framtida bostadsbebyggelse.

Sammanfattningsvis föreslår BUR att:

1. Projekteringen av arbetstunnel som mynnar vid Sättra varv förändras så att tunneln istället mynnar direkt på ny kaj under platsen för Arboga kök. De allvarliga negativa konsekvenserna för miljö, kultur, naturvärden och rekreation är med nuvarande förslag alltför stora och måste elimineras.
2. Uppläggning och bortforsling av bergmassor får inte ske innan kaj och prämtransporter är på plats.
3. De nuvarande gränserna för Sätmaskogens naturreservat ska bestå och Vägverket måste uppmanas att snarast ange sträckningen för vägreservatet inom naturreservatets gränser.
4. En grundligare miljökonsekvensbeskrivning av effekterna av Förbifart Stockholm och arbetstunneln görs, både för Sätmaskogens Naturreservat och Östra Mälarens vattenskyddsområde.
5. Etableringsområdet måste krympas rejält så att Båtklubben Sättra Båtsällskap garanteras hamnplatser samt slip för upptagning och iläggning. Genom annan placering av arbetstunnelns mynning säkerställer man att Sättra varv bibehåller sin funktion och sina uppläggningsplatser i samma utsträckning som idag, oavsett arbetet med Förbifart Stockholm.
6. Den nya kajen som anläggs under Arboga kök efter avslutat tunnelarbete byggs om till marina med tillhörande båtmack och restaurang. Den bör få namnet "Arboga kök", eftersom den ligger nedanför där den gamla sjökrogen en gång låg. I ny skepnad blir den ett lyft för Sättra varv och stockholmarna.
7. De omfattande arbetena vid tunnelns början vid Skärholmen/Kungens Kurva måste samordnas med planerna för omläggning av Murmästarvägen och avsmalning av Skärholmsvägen.
8. Den framtida E20 grävs ner i s.k. försänkt ytläge för att minska bullret för de närboende och att både nedsänkningen och Förbifartens tunnelentré läggs under en eco-duk.

Transport av bergmassor som vore det en gruva

Tunnelarbetena är ju så omfattande att de under byggtiden närmast kan jämföras med gruvbrytning. Enligt Vägverkets ansvarige Riggert Andersson blir tunnelmynningen 50 kvm stor, eller cirka 6,5 x 7,5 meter men ska ej användas för att köra ner fordon i. Det kan bli så att den *inte* läggs igen efter avslutat arbete utan bevaras för ”att evakuera brandgaser [...] eventuellt förse teknikutrymme med luft” (e-post 2009-10-12). I Vägverkets egen beskrivning av hur arbetena kommer att gå till beräknas att 540 000 kubikmeter bergmassor fraktas ut från arbetstunneln på 2 000 lastbilar och 1 454 fartyg. Där noteras i en anmärkning att ”berg från arb.tunnel körs på lastbil innan hamnen är färdig” (PM En redovisning av transporter under byggtiden 2009-02-26).

I Vägverkets skrift visas också bilder på hur ett transportband och en utlastningshamn ser ut i verkligheten. Med största sannolikhet kommer också det att bli en tät lastbilstrafik till och från hamnområdet, både under byggskedet av hamn och arbetstunnel och för att frakta bort bergmassor från tunnelsprängningarna 60 m under jord.

Vi föreslår därför att:

Projekteringen av arbetstunnel som mynnar vid Sättra varv (inom Sättraskogens naturreservat) förändras så att tunneln istället mynnar direkt på ny kaj under platsen för Arboga Kök. De allvarliga negativa konsekvenserna för miljö, kultur, naturvärden och rekreation är med nuvarande förslag alltför stora och måste elimineras.

Uppläggning och bortforsling av bergmassor får inte ske innan kaj och prämtransporter är på plats.

Lugnet, friden och ron i Sättraskogen hotat

Byggtid anges i planen till fem år. Enligt Vägverkets egen beskrivning behöver området upp till fyra år ytterligare för att återhämta sig. Under en period av upp mot tio år ska alltså väsentliga delar av Sättraskogens naturreservat bli en gigantisk byggarbetsplats med lastbilstransporter, upplag av sprängmassor och – enligt Vägverket självt – med **måttliga till stora** återverkningar på såväl natur- som vattenmiljö.

I beslutet om naturreservat görs visserligen ett förbehåll för en framtida Förbifart Stockholm, men ”För vidare projektering krävs att en grundlig miljökonsekvensbeskrivning görs och att stor hänsyn tas för **att minimera vägprojektets påverkan på områdets olika värden**”.

Redan med Vägverkets nuvarande information står det klart att det blir näst intill omöjligt att uppfylla de kraven.

Detta i ett naturreservat, som ingår i ett område som har lagligt skydd på flera sätt:

- a) Mälaren med öar och strandområden är i sin helhet av **riksintresse** enligt miljöbalkens 4 kapitel.
- b) **Ekologiskt särskilt känsliga områden**, dit Sättraskogens stränder räknas, omfattas också av miljöbalken.
- c) Mälarstranden med dess historiska bebyggelse klassas som **kulturhistoriskt värdefull miljö** i Översiktsplan 1999 och skyddas enligt plan- och bygglagen (PBL).

Skärholmens strandstig som går längs Mälarstranden och är ett uppskattat promenadstråk kapas till stora delar under *minst* en femårsperiod. ”Innan en tillfällig hamn byggs vid Sättra varv kan bergmassorna behöva köras till externt upplag med lastbil eller läggas på upplag intill arbetstunneln. Etableringen föreslås ligga inom varvets uppläggingsområde” (s. 36 i Samrådshandlingen). Kommer det överhuvudtaget att vara möjligt att promenera förbi Sättra varv längs med vattnet under byggtiden?

Vi föreslår därför att:

De nuvarande gränserna för Sättraskogens naturreservat ska bestå och Vägverket måste uppmanas att snarast ange sträckningen för vägreservatet inom naturreservatets gränser.

Konsekvenserna för miljön behöver beskrivas grundligare

Den presenterade **miljökonsekvensbeskrivningen** (MKB) saknar skrivningar om Sättraskogen vad gäller avsnitten ”Naturmiljö och grönstruktur” och ”Kulturvärden” och i avsnittet ”Vatten” saknas helt beskrivningar av vad som händer med markområden som

”avvattnas” underifrån under tunnelbygget, och vilka konsekvenser det får för våtmarker, bäckar och sättningar för hus och promenadvägar. Har vi inte lärt oss något av tunneln under Hallandsåsen?

MKB:n tar ej heller upp vad projektet bör tänka på då stränderna vid Sätra varv ligger inom **Östra Mälarens vattenskyddsområde**, inrättat av Länsstyrelsen i Stockholms län i november 2008 (5210-2001-65713). Till beslutet hör föreskrifter och allmänna bestämmelser. Dessa berör, enligt Vägverket själva, även hantering och transporter av massor och byggmaterial för byggandet av Förbifart Stockholm: ”upplag och hantering av massor kan komma att ske inom den primära skyddszonen dvs. inom 50 meter från strandlinjen, alla båttransporter liksom tillfälliga hamnar kommer att ske inom den primära skyddszonen, upplag och hantering av massor i bl.a. Skärholmen, vid Sätra varv, som inte ligger inom den primära skyddszonen ligger inom den sekundära skyddszonen, som är Mälarens avrinningsområde.”

Så vad händer med Mälaren som vattentäkt om någon olycka sker under arbetets gång, t.ex. ett stort oljeutsläpp? Samrådsunderlaget avslutas lakoniskt med (s. 44): ”Några reservvattentäkter som täcker behovet fullt ut under längre tid finns inte.”

Enligt Vägverket är den föreslagna **arbetstunneln** vid Sätra inte redovisad i vägutredningen från 2005 och alltså inte i dess miljökonsekvensbeskrivning. Den tas ej heller upp i regeringens beslut om tillåtlighet enl. 17 kap. miljöbalken.

Så här skriver Vägverket själva om **Naturmiljön vid Sätra varv**:

”Förskärningen till arbetstunneln, dvs. den bergschakt som måste göras innan tunneln har tillräckligt med bergtäckning, samt upplag och etablering kan komma att påverka delar av naturmarken vid Sätra varv. [...] Den negativa konsekvensen för naturmiljön bedöms bli måttlig men är beroende av omfattning och placering av förskärning och upplag.

Byggandet och driften av en tillfällig hamn för masstransporter planeras ske omedelbart intill och inom befintlig småbåtshamn. Påverkan på naturmiljön och vattenmiljön bedöms lokalt kunna bli måttliga till stora. Ingen påverkan på Mälarens vattenkvalitet i stort bedöms uppstå.

Konsekvenserna för riksintresset Mälaren blir små eftersom det berörda området är så litet. Själva hamnområdet omges med länsar för att förhindra spridning av oljespill och uppgrumlat vatten. I närområdet till hamnen kan man komma få bland annat ökad kvävehalt i vattnet vilket kan ge begränsad lokal påverkan på fiskar och andra vattenlevande organismer. Efter avslutat arbete kan området återkolonieras av normal flora och fauna, vilket vanligen sker efter 3–4 år. En vegetationsrensning och muddring i de grunda delarna av småbåtshamnen kan behövas.”

På den föreslagna platsen för tunnelns mynning står idag flera hundraåriga ekar och tallar.

Vi föreslår därför att:

En grundligare miljökonsekvensbeskrivning av effekterna av Förbifart Stockholm och arbetstunneln görs, både för Sätmaskogens Naturreservat och Östra Mälarens Vattenskyddsområde.

”Etableringsområdet” hot mot Sätra varvs verksamhet

Den yta som Vägverket anser är nödvändig som s.k. etableringsområde omfattar hela den norra delen av Sätra Varv, inklusive slipen som behövs för att det ska kunna fungera som upptagningsplats för båtar. Hundratals vinteruppläggningsplatser försvinner från ett varv som har fungerat som vinterförvaringsplats för en stor del av Stockholms småbåtar. Ett okänt antal hamnplatser försvinner också, uppskattningsvis 75 procent av de hamnplatser som idag används för småbåtar inom Sätra Båtsällskap. Båtmacken försvinner också.

Vi föreslår därför att:

Etableringsområdet måste krympas rejält så att båtklubben Sätra Båtsällskap garanteras hamnplatser samt slip för upptagning och iläggning. Genom annan placering av arbetstunnelns mynning säkerställer man att Sätra varv bibehåller sin funktion och sina uppläggningsplatser i samma utsträckning som idag, oavsett arbetet med Förbifart Stockholm.

Den nya kajen som anläggs under Arboga kök efter avslutat tunnelarbete byggs om till marina med tillhörande båtmack och restaurang. Den bör få namnet ”Arboga kök”, ef-

tersom den ligger nedanför där den gamla sjökrogen en gång låg. I ny skepnad blir den ett lyft för Sättra varv och stockholmarna.

Effekterna på nuvarande och framtida bebyggelse längs Skärholmsvägen

Det är viktigt att bättre belysa **effekterna på boendemiljön** och inte glömma bort den **framtida exploateringen** vid projekteringen för E4/E20 och hela Skärholmsvägen. Det gäller de närboende och även planerna på avsmalning av Skärholmsvägen med flerbostadshus på Eksättravägen som ligger i Områdesprogrammet för Skärholmen.

Genom att **gräva ner den framtida E20** samtidigt som Förbifarten anläggs kommer man åt problemet med buller från motorvägen och gör det möjligt att utnyttja fler markområden för bostadsbyggande.

En stilig entré till Stockholm och ett elegant sätt att samla både Förbifartens tunnelstart och "gamla" motorvägens fortsättning mot centrala Stockholm vore att utnyttja befintliga grönområden och bergsmarker för en **ecodukt** över båda, som sedan har samband med Skärholmsdalen.



Bilderna är tagna i Holland. Ecodukten förbinder två naturreservat. Den vänstra bilden visar vägtunnlarna genom ecodukten. Den högra bilden visar hur själva "överfarten" ser ut. Tätt växtlighet av buskar och träd, bl.a. avenbok, skapar lugn. Foto: Bo Jonsson.

En ecodukt är en bro över (eller tunnel under) en väg som är till för växter och djur. Den täcks med jord och växtlighet så att den som befinner sig ovanpå inte förnimmer vägen. För de som färdas på vägen får man en känsla av att köra rakt in i naturen. En ecodukt mellan Skärholmen och Kungens Kurva skulle stärka Sättraskogens samband med Gömmareskogen i den s.k. Bornsjökilen. Vår föreslagna placering skulle även bevara den rest från **1600-talets vägnät** som enligt Skärholmens Hembygdsförening (årskrift 2009) är vad vi ser på (t.ex.) sidan 17 i Samrådsunderlaget; den ljusa gröna bågen under den blå arbetstunneln och de röda anslutningsramperna vid Skärholmens centrum.

Vi föreslår därför att:

De omfattande arbetena vid tunnelns början vid Skärholmen/Kungens Kurva måste samordnas med planerna för omläggning av Murmästar- och avsmalning av Skärholmsvägen.

Den framtida E20 grävs ner i s.k. försänkt ytläge för att minska bullret för de närboende och att både nedsänkningen och Förbifartens tunnelentré läggs under en ecodukt.

Vänliga hälsningar,
Styrelsen för Bredängs Utvecklingsråd

Anders Petersson
ordförande

Agneta Gustavsson
sekreterare

Elisabet Jonsson
vice ordförande

Georg Erlandsson

Cecilia Jackson

Bo Sävangren

Britt-Marie Thurén