

E4 Förbifart Stockholm

Ansökan enligt MB 7kap 28a §, Natura 2000 området Edeby Ekhage

Bilaga 1 Samrådsredogörelse, 2008-10-21

Rev 2010-03-08 samt 2012-01-16

Innehåll

1	Samråd.....	4
1.1	Samrådsaktivitet 2008-2009.....	4
1.2	Samrådsaktivitet 2011	5
2	Samråd 2008-2009	5
2.1	Myndigheter.....	6
2.2	Kommuner	6
2.3	Markägare/fastighetsägare/arendatorer	6
2.4	Föreningar/organisationer	7
3	Samråd 2011	8
3.1	Myndigheter.....	8
3.2	Kommun	10
3.3	Privatpersoner.	10
3.4	Föreningar:	12

1 Samråd

Samrådet som rör naturmiljöfrågor är en del i prövning enligt 7 kap 28 a § Miljöbalken av Natura 2000 området som görs inför byggandet av Förbifart Stockholm.

De naturmiljöfrågor som behandlas i samrådsskedet är:

- Påverkas vegetationen i Edeby ekhage på grund av grundvattensänkning orsakad av Förbifart Stockholms tunnlar
- Påverkas Edeby ekhage av kvävenedfall och påverkas växtligheten i området på grund av trafikplatsens läge
- Påverkas området under byggtiden
- Påverkas möjligheterna till djurhållning i Natura 2000-området

Samrådsprocessen om Natura 2000-området Edeby ekhage på Lovö påbörjades år 2008.

Vid två tillfällen har Trafikverket genomfört samråd för allmänheten, den första gjordes 2008 då man i detta skede i processen samrådde om den vägkorridor som utredes för E4 Förbifart Stockholm. Nästa tillfälle gjordes 2011, september, då man samrådde om den utformning som arbetsplan för E4 Förbifart Stockholm utarbetat och ställt ut sommaren 2011.

1.1 Samrådsaktivitet 2008-2009

Samråd har ägt rum med Länsstyrelsen, dels genom besök på platsen den 25 april 2008, dels genom möten på länsstyrelsen den 13 juni 2008 samt 11 mars 2009. På mötet i juni 2008 diskuterades samrådskrets och avgränsning medan mötet i mars 2009 behandlade hur den inlämnade ansökan skulle kompletteras och förtydligas. Från dessa två möten finns minnesanteckningar, se bilaga 16 och 17.

För att nå en bredare krets sändes ett samrådsmaterial daterat 080630 (se samrådsredogörelsens bilaga 1) till kända adresser för boende i området kring Edeby Ekhage, samt till kommun, berörda myndigheter och organisationer. I själva Edeby Ekhage bor ingen, dock gränsar bostadsfastigheten Lovö-Edeby 4:22, Isstacken, till Natura 2000 området. Övriga närboende bor väster om Ekerövägen i Tillflykten. Edeby ekhage ingår i arrendeområdet för Edeby gård.

För att nå övriga berörda, vilkas adresser inte varit kända, har Vägverket annonserat om att ett samrådsmaterial finns och inbjudit till ett samråds- och informationsmöte den 9 september 2008 i Erskinesalen i Kulturhuset Ekerö Centrum, se bilaga 1.

Samrådsmötet den 9 september började ca klockan 17:30 och inleddes med information och gruppvisa diskussioner utifrån det kartmaterial som fanns uppsatt i hallen utanför Erskinesalen. Såväl positiva som kritiska omdömen framfördes, bl.a. föreslog boende längs den enskilda vägen förbi Edeby gård ned till Mälaren att en bullervall borde läggas upp längs väg 261 från infarten till Tillflykten och fram till infarten till Edeby gård.

Klocka 18:00 fortsatte redovisningen av samrådsmaterialet inne i Erskinesalen. Vid den efterföljande diskussionen förde Vägverket minnesanteckningar och noterade de synpunkter som framfördes, se bilaga 2.

1.2 Samrådsaktivitet 2011

Samråd hölls under perioden 1 september – 30 september 2011. Samrådsmaterial har, såsom vid tidigare samråd sänts till kända adresser för boende i området kring Edeby Ekhage, samt till kommun och berörda myndigheter och organisationer.

Annonsering gjordes i SVD, DN och lokaltidningen Mälaröarna. På Trafikverkets hemsida annonserades även om pågående samråd under september 2011. Där även samrådsmaterialet fanns att tillgå.

Samrådsmaterial fanns också att ta del av under samrådstiden på dessa tre adresser:

- Trafikverket, Sundbybergsvägen 1 i Solna
- Trafikverket, Landsvägen 50 i Sundbyberg
- Biblioteket i kulturhuset, Mälarö Torg, Ekerö Centrum

2 Samråd 2008-2009

Följande har yttrat sig under samrådstiden 2008.

Myndigheter

Naturvårdsverket
Riksantikvarieämbetet
Statens fastighetsverk

Kommun

Ekerö kommun

Markägare/fastighetsägare/arrendatorer

Boende Tillflyktens närområde
Gunilla Åsberg, Isstacken
Katarina Lind & Peter Melander, Tillflykten

Föreningar/organisationer

Föreningen Rädda Lovö
Mälaröarnas Naturskyddsförening
Naturskyddsföreningen, Stockholms län
Nätverket Bevara Mälaröarna
Svenska Turistföreningen, Stockholmskretsen

VILKA FRÅGOR HAR INKOMMIT OCH AV VEM

Flera av insända brev ifrågasätter vägverkets slutsatser då de tycker att de är grundade på antaganden och principer samt att flera efterfrågar mätningar och undersökningar på plats. Många av synpunkterna som inkommit under samrådsprocessen berör även andra frågor än de naturmiljöfrågor som Natura 2000 prövningen avser. De övriga åsikterna rör antingen synpunkter mot hela projektet Förbifart Stockholm eller mer specifikt själva trafikplatsläget och dess påverkan på andra aspekter än naturmiljön t ex boendemiljö. Nedan följer en sammanställning av inkomna synpunkter och i vissa fall Vägverkets kommentar på dessa.

2.1 Myndigheter

Naturvårdsverket framhåller i sitt yttrande att ”... Vägverkets redovisade handlingar ger tillräcklig information i det planeringsskede vägprojektet befinner sig i. Naturvårdsverket har **inga synpunkter** i detta planeringsskede.”

Riksantikvarieämbetet framhåller i sitt yttrande att det rör sig om ”... ett begränsat område och endast i ett naturmiljöperspektiv. Riksantikvarieämbetet avstår från att kommentera Vägverkets bedömningar om projektets påverkan på Natura 2000-området Edeby ekhage”

Riksantikvarieämbetet framhåller även att Ämbetet i tidigare remisser har uttryckt sin syn på Projektet Förbifart Stockholm och rör projektets påverkan på landskapet som helhet på Lovö. Statens fastighetsverk tror inte att den föreslagna tunneln nämnvärt kommer att påverka det aktuella Natura 2000 området.

Fastighetsverket skriver att de tycker att Vägverket trafikplatsen vid Edeby bör läggas längre söder ut, söder om Lindötunneln.

2.2 Kommuner

Ekerö kommun

Kommunen anser att det är för tidigt i processen kring Förbifart Stockholm att ta ställning till vägprojektets påverkan på Edeby ekhages livsmiljöer eftersom många frågor ännu inte är lösta. Kommunen skriver också att det bör redovisas hur de bevarandeåtgärder som länsstyrelsen fastställt för Edeby ekhage kan fortgå under såväl bygg som driftskedet för Förbifart Stockholm.

2.3 Markägare/fastighetsägare/arrendatorer

Flera skrivelser tar upp frågan om Natura 2000 områdets bevarandestatus som exempelvis att det inte är Vägverkets sak att bedöma om områdets bevarandestatus är gynnsam eller inte. Vidare framhålls att slutsatserna inte är grundade på verkliga förhållanden utan på antaganden och därmed kan slutsatsen vara felaktig.

Kommentar Vägverket

- Redovisningen av områdets bevarandestatus är hämtad från länsstyrelsens egen bevarandeplan och är inte Vägverkets egen tolkning.

Urklipp ur Bevarandeplanen sidan 7:

De boende i tillflyktens närområde ifrågasätter valet av trafikplatsens läge.

De boende påtalar en stor negativ påverkan på boendemiljön om trafikplatsen vid Tillflykten blir av.

De efterfrågar också visualiseringar av trafikplatsen (med alla tillhörande väganordningar).

De ger förslag att lägga trafikplatsen söder om Lindötunneln, se skrivelsen från Gunilla Åsberg, bilaga .

Kommentar Vägverket

- Vägverket har valt att i Natura 2000 prövningen utgå ifrån det trafikplatsläge som i vägutredningen ligger närmast Natura 2000- område.

- En redovisning kommer att tas fram i arbetsplanen för det trafikplatsläge som då valts.

- Vägverket studerar om det är möjligt att ha trafikplatsen söder om Lindötunneln (beror på en mängd olika saker).

2.4 Föreningar/organisationer

Naturskyddsföreningen Stockholms län framhåller att underlagsmaterialet är knapphändigt och bristfälligt. De framhåller att materialet måste kompletteras (inventering/mätning/undersökning av naturförhållanden och berggrund). De motsätter sig främst beskrivningen av grundvattenförhållandena/markförhållandena på grund av att det är principiella profiler. De ifrågasätter också hur Vägverket har använt sig av Florgårds (2000) rapport. De ser även svårigheter med att bedöma projektets påverkan på Edeby ekhage eftersom det finns osäkerheter i tunneldragning, arbetstunnlar osv. Naturskyddsföreningens slutsats är att med föreliggande underlag är det inte möjligt att avgöra projektets laglighet i Natura 2000 frågan.

Vägverkets kommentar:

- *I kommande arbete med upprättande av arbetsplan och tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer detaljerade utredningar och beskrivningar att göras av tunnlar, ramper och grundvattenbortledning för projektets olika delar. Vägverket anser att den kunskap som nu finns om förhållandena vid Edeby ekhage är tillräckliga för att avgöra om det habitat som avses skyddas av Natura-2000 området riskerar att skadas eller inte av den grundvattensänkning som beräknas kunna ske genom tunnelbyggandet .*
- *De principiella profilerna är baserade på verkliga topografiska förhållanden och befintlig geologisk kartering. De redovisar inte exakta jordlagerdjup men väl troliga utifrån erfarenhet av liknande förhållanden i närheten. Underlaget är dock tillräckligt för att beskriva lokala avrinningsförhållanden och möjlighet till förekomst av stabila grundvattenmagasin. De kompletterande fältundersökningar som utförts i området under hösten har inte föranlett någon revidering av profilerna.*
- *Florgårds rapport redovisar i kapitel 2.3 generella samband mellan sänkning av grundvattentryck och påverkan på vegetation. Beskrivningen av dessa samband kan mycket väl tillämpas på förhållandena vid Edeby ekhage. Natura 2000-frågan behandlas som en komplettering till vägutredningen inför regeringens tillåtlighetsprövning av Förbifart Stockholms . Eftersom detta görs innan arbetsplaneskedet (då väglinjen bestäms) kan Vägverket inte veta exakt tunneldragning osv. Vi redovisar och bedömer det alternativ som ligger närmast natura 2000 området eftersom det är det som skulle kunna ge mest påverkan*

Föreningen Rädda Lovö skriver att bedömningarna angående Förbifart Stockholms påverkan på grundvattnet inte ska byggas på antaganden om förhållandena på plats utan det krävs mer precis kartläggning. En fråga ställs om sprick- och krosszoner. Även här ifrågasätts användningen av Florgård. När det gäller kvävehalt tycker föreningen att Vägverkets antaganden om minskade kvävehalter med tiden (p g a teknikutveckling) är orealistiska. Kräver att beräkningar ska göras. Förespråkar också att naturinventeringar ska göras. Föreningen tror att byggtiden kommer att påverka natura 2000-område Edeby ekhage negativt (både flora & fauna) och försämra möjligheten att uppnå gynnsam bevarandestatus.

Vägverkets kommentar:

- *Kompletterande kartläggningar och mätningar av grundvattentryck kommer att utföras och har delvis påbörjats.*
- *Vägverket har undersökt sprickbildningar och letat efter krosszoner i Lovöns berggrund. Vattenförande sprickor närmast tunneln kommer att kontinuerligt tätas i samband med en framtida tunneldrivning.*
- *kväveberäkningar har gjorts, både för bygg och drifttiden för Förbifart Stockholm. Använda trafiksiffror inkluderar trafiken på väg 261, Ekerövägen*
- *naturinventeringar är gjorda under sommaren 2008*

Svenska Turistföreningen, Stockholmskretsen, redovisar sina allmänna synpunkter mot projektet Förbifart Stockholm.

Mäläröarnas Naturskyddsförening (MNF) påstår att Vägverket ifrågasätter områdets nuvarande status. MNF menar att trafikplatsens placering försvåras avsevärt restaureringsarbetet och hävden av natura 2000 området. De tycker att Vägverket underskattar Förbifart Stockholms negativa påverkan på området och anser att bedömningarna är dåligt underbyggda och osäkra.

Vägverkets kommentar:

- Redovisningen av områdets bevarandestatus är hämtad från länsstyrelsens egen bevarandeplan och är inte Vägverkets egen tolkning.

Nätverket Bevara Mäläröarna anser att vägverket kraftigt har underskattat eller bagatelliserat riskerna för negativ och betydande påverkan på livsmiljön i Edeby ekhage. De tycker att vägverket undanhåller eller lämnar oriktig fakta samt vilseledande eller felaktiga uppgifter. Nätverket ifrågasätter Vägverkets bedömning att "växtligheten i Edeby ekhage inte är grundvattenberoende för sin vattenförsörjning". Nätverket tror inte att kvävehalten kommer att sjunka och accepterar inte slutsatsen att "har växtligheten klarat dagens kvävenivåer kommer den att klara framtidens nivåer". Nätverket Bevara Mäläröarna tror också att störningarna under byggtid kommer att påverka flora och fauna i natura 2000 området negativt (extra kvävenedfall från sprängningsarbetena, transporter, arbetsfordon, buller, damm).

3 Samråd 2011

Följande har yttrat sig under samrådet.

Myndigheter

Naturvårdsverket

Statens fastighetsverk

Kommun

Ekerö kommun

Markägare/fastighetsägare/arendatorer

Gunilla Åsberg, Isstacken

Katarina Lind & Peter Melander, Tillflykten

Föreningar/organisationer

Föreningen Rädda Lovö

Mäläröarnas Naturskyddsförening

Lovö Hembygdsförening

3.1 Myndigheter

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att lämna yttrande efter att ha tagit del av det remitterade materialet.

Statens Fastighetsverk

Statens Fastighetsverk tror, baserat på upprättad MKB, att projekt E4 Förbifart Stockholms inte nämnvärt kommer att påverka Natura 2000 området Edeby ekhage. Den största risken för påverkan anser Statens Fastighetsverk vara om en sänkning av grundvattennivån inträffar och att detta är svårt att förutse innan projektet är igång.

SFV förutsätter att etableringsytorna lokaliseras på det avstånd från Natura 2000 – områdets gräns som redovisas i MKB där det anges 200 m respektive 1000 m för små respektive stora ytor. I remissad arbetsplan har etableringsområden redovisats inom kortare avstånd och SFV förväntar sig att dessa har justerats.

SFV tycker att Trafikverket borde ge utfästelser om kompensationsåtgärder i Edeby ekhage alternativt på annan lämplig lokal med motsvarande bevarandevärden om större förändringar skulle uppstå. Som förslag på lämplig kompensationsåtgärd framförs att erbjuda medel för att vidmakthålla bete i området vilket SFV även ser som det mest sannolika hotet mot områdets naturkvalitéer i dagsläget.

Vidare ifrågasätter SFV att ”reservatsbildning på Lovö kommer att förbättra möjligheterna att uppnå och bibehålla gynnsam bevarandestatus” då orsakssambanden inte är redovisade och anser att MKB:n bör förtydligas gällande denna fråga. SFV ser inte, utifrån de hot som länsstyrelsen redovisat för aktuellt habitat, att reservatsbildningen i sig kan medföra en sådan positiv verkan.

Trafikverkets kommentar:

Grundvatten

För byggnation av Förbifart Stockholms trafikplatser och tunnlar krävs utöver detta Natura 2000 tillstånd även tillstånd för bortledning av grundvatten vilket prövas av miljödomstolen. Ett tillstånd kommer att vara förenat med villkor för verksamheten.

Projekt E4 Förbifart Stockholm bedöms medföra en avsänkning av grundvattnet som kan komma att innebära en viss förändring av nivåerna även inom delar av Natura 2000 – området. Rådande förhållandena avseende grundvattennivåer inom Edeby ekhage har kartlagts sedan 2008 för att definiera naturliga nivåer och variationer och kommer även kontinuerligt att kontrolleras under hela byggskedet samt efter färdigställandet. Vid behov kommer åtgärder att kunna vidtas såsom infiltration så att skador inte uppkommer på det skyddade området.

Etableringsytor

De etableringsområden som redovisats i arbetsplanens utställelse gäller. MKB:n för Edeby ekhage som kommer att revideras utifrån utställd arbetsplan. Det etableringsområde som är beläget närmast Edeby ekhage är ett mindre etableringsområde (nummer 200_8 i arbetsplanen) på ett avstånd av cirka 50 meter från Natura 2000 områdets gräns. Etableringsområdet mellan väg 261 och Edeby ekhage behövs för att bygga en teknikkiosk samt för arbeten kring Ekerövägen inklusive gång- och cykelvägen. Teknikkiosken är till för att styra bommar och signaler i tunneln. Markarbeten och ledningar kommer att genomföras vid ett tillfälle under ca ett halvårs tid medan den slutliga uppförande av teknikkiosken samt dess installation kommer att ske något år inför driftsättning av tunneln. Under driftskedet kommer teknikkiosken att behöva besökas med avseende på drift eller service uppskattningsvis en gång per år. Varken det tillfälliga etableringsområdet eller själva teknikkiosken i sig påverkar inte situationen avseende grundvatten eller kvävenedfall. Att detta etableringsområde är beläget närmare än det tidigare har angetts i MKB:n föranleder därmed ingen ändring av bedömning av miljökonsekvenserna. Den i MKB:n tidigare redovisade närmaste etableringsområdet handlade om etableringsområde där bergkross från tunnlar hanteras.

Kompensationsåtgärder och reservatsbildning

Enligt genomförda utredningar och miljökonsekvensbedömningar medför projektet inga skador på området och därmed finns det inget som motiverar kompensationsåtgärder utifrån ett Natura 2000 perspektiv. Genom det arbete som pågår med bildandet av reservat på Lovö ges möjlighet att reglera den framtida markanvändningen i Edeby ekhages närhet vilket skulle kunna förbättra möjligheterna att uppnå och att bibehålla gynnsam bevarandestatus. Det är inte Trafikverket

utan SFV, som fastighetsägare, och Länsstyrelsen som ansvarar för och bildar reservatet och därmed har rådighet över reservatsföreskrifter och skötselplaner.

3.2 Kommun

Ekerö kommun

Ekerö kommun hade inga invändningar mot Trafikverkets samrådshandlingar.

3.3 Privatpersoner.

Då inkomna synpunkter från privatpersoner berör samma frågeställningar ges gemensamma svar nedan då det går.

Gunilla Åsberg, Isstacken

Anser att framtaget material är undermåligt då det inte beskriver påverkan från byggande och sprängning av nya Lindö tunnel och ställer frågan hur det kommer sig att man inte har undersökt detta. Vidare redovisas och diskuteras inte påverkan av de närmast belägna etableringsytorna mellan Edeby ekhage och väg 261. Dessa etableringsytor redovisas i arbetsplanen men inte i MKB gällande Edeby ekhage vilket gör handlingen bristfällig. Gunilla Åsberg framför synpunkten att båda trafikplatserna ska förläggas på Lindö för att minimera negativ påverkan på Edeby ekhage. Om inte båda kan förläggas på Lindö så bör i alla fall trafikplatsen vid Tillflykten flyttas. Trafikplatser och tunnelmynningar bör ej lokaliseras i närheten av Edeby ekhage för att minimera kvävenedfall under bygg- och driftskedet. Vidare bör grönområdet runt om ekhagen bevaras och Gunilla Åsberg motsätter sig därmed anläggande av den gång- och cykelväg som planeras utefter väg 261 och eller teknikkiosk för drift av Förbifart Stockholm. Vidare undrar Gunilla Åsberg hur de två brunnar som hon har på den intilliggande fastigheten Lovö-Edeby 4:22 påverkas med avseende på vattennivån vid byggnation av Förbifarten?

TRV Svar:

Gång- och cykelvägens omläggning till Ekerövägens östra sida påverkar ej Natura 2000 områdets möjlighet att uppnå och bibehålla god status. Gällande fastighetens två brunnar så är Trafikverket medvetna om dessa. De ligger utanför bedömt påverkansområde som redovisas i tillståndsansökan för grundvattenbortledning för Förbifart Stockholms drift och byggande av Förbifart Stockholms tunnelsystemet Trafikverket är medvetna om dessa brunnar och vidare hantering av dessa hänvisas till processen för tillståndsansökan för grundvattenbortledning. I övrigt se sammanfattande svar nedan.

Katarina Lind & Peter Melander, Tillflykten

Anser att miljökonsekvensbeskrivningen är missvisande då den inte redovisar utbyggnaden av Lindötunneln och effekten av detta under bygg- och driftskedet. Konsekvenserna under byggskedet avseende sprängning och bortforsling av sprängstensmassor och det ökade bullernivåer och kvävenedfall då de framtida trafikflödena blir högre och den nya tunnelmynningen blir riktad mot Natura -2000 området. Med hänsyn till förändringen av Lindötunneln anser Katarina Lind & Peter Melander att alternativ 5 utgör det i särklass lämpligaste alternativet och även det enda alternativet som uppfyller villkoren i regeringens tillåtlighet.

TRV Svar:

I framtagna MKB för Natura 2000 beskrivs och bedöms de miljökonsekvenser som bedömts som väsentliga vilka efter samråd med Länsstyrelsen bedömts vara grundvattenpåverkan, kvävenedfall samt aktiviteter under byggskedet. Nedan bemöts synpunkterna för bygg- och driftskedet.

Byggtid

Etableringsytor –

se TRVs svar till SFV sid 9

Sprängning

Påverkan från sprängningsarbeten från huvudtunneln beräknas som mest generera en ökning i Edeby ekhage om 0,014 kg kväve/ hektar och år vilket motsvarar cirka 0,2 % av de totala kvävenedfallet under byggåren. Beräkningen är baserad på en tunnelmykning vid Tillflykten, dvs närmast tänkbara läge . Då arbetstunnelns mykning kommer att ligga norr om Edeby, cirka en km längre bort blir tillskottet betydligt mindre än vad beräkningen visar.

Bergarbeten för Lindötunneln beräknas pågå under omkring ett halvårs tid. Lindötunnelns mykning är belägen på ett avstånd av ca 380 m till Edeby ekhage. Det kommer att krävas sprängning från båda håll men huvuddelen av tunneln planeras att drivas från Lindösidan, vilket medför att aktuell mykning för sprängning är belägen på ett längre avstånd. Lindötunnelns kompletterande tunnelrör är 155 meter och volymen sprängstensmassor begränsas till ca 16 000 m³ vilket är lite i relation till Förbifartens huvudtunnel (som medför en volym sprängstensmassor på ca 1 300 000 m³ i området). Detta innebär att kvävetillskottet från utsprängningarna av nytt tunnelrör för Lindötunneln till totala kvävenedfallet är försumbart. De sprängningar som arbeten med Lindötunneln kommer att ge upphov till förändrar inte MKB:ns bedömning att byggtiden inte påverkar möjligheterna att uppnå och bibehålla gynnsam bevarandestatus i Natura- 2000 området.

Transporter

I upprättad MKB görs en bedömning av påverkan av bortforsling av huvudtunnelns massor på bil förbi Edeby ekhage vilket skulle generera 200 bilar/dag fyra dagar i veckan under 8 år. Detta för att redovisa högsta möjliga transportvolym. Trafikverket planerar dock att hantera och transportera bergmassorna med båt och har därför ansökt om att få anlägga en tillfällig hamn i Malmviken för att forsla bort dessa massor på båt från hamnen vilket gör att vägtransporterna av bergmassor förbi Edeby ekhage undviks.

Totalt kommer bortforsling av sprängstensmassorna från Lindötunneln att generera 1600 stycken transporter vilka kommer att styras både i riktning västerut alternativt till hamnen beroende på rådande efterfrågan i området och i regionen.

De transporter som arbeten med Lindötunneln kommer att ge upphov till är så få relativt Ekerövägens trafikflöden att de inte förändrar MKB:ns bedömning att byggtiden inte påverkar möjligheterna att uppnå och bibehålla gynnsam bevarandestatus i Natura- 2000 området.

Buller

Bullerberäkningar genomförda för MKB för arbetsplan har inte identifierat ökad bullerpåverkan i Natura 2000 området på grund av E4 Förbifart Stockholm under driftskedet.

Drifttid:

Trafikflöden, buller, kvävenedfall

Den ombyggda Lindötunneln medför en ökad trafikkapacitet men beräknas i prognoser ej ge en

ökad trafikvolym utan enbart förbättra trafikflödet. Därmed påverkar inte Lindötunnelns kompletterande tunnelrör situationen i området avseende buller eller kvävenedfall eftersom dessa beräknas utifrån prognosernas trafikmängd. Genomförda beräkningar visar att det blir mindre kvävenedfall än i dag och skillnad mellan nollalternativet och utbyggnadsalternativet bedöms vara försumbar.

Alternativ trafikplats

I MKB:n redovisas totalt 6 stycken trafikplatsalternativ. Den samlade bedömningen är att möjligheten att uppnå och bibehålla gynnsam bevarandestatus i natura 2000 området inte påverkas av E4 Förbifart Stockholm oavsett alternativ av trafikplatslokalisering.

Alternativ 5 har valts bort bland annat för att den inte uppfyller grundläggande säkerhetskrav för skydd av trafikanter avseende röksmitta. Om rök kan komma från ett tunnelrör till ett annat fungerar inte säkerhetskonceptet och evakueringen.

3.4 Föreningar:

Föreningen Rädda Lovö och Lovö hembygdsförening, benämns i texten nedan som Föreningarna. Då framförda synpunkter är likalydande sammanfattas och bemöts bägge yttrandena tillsammans nedan.

Föreningarna refererar till länsstyrelsen bedömning av Edeby ekhages bevarande status som ej gynnsam och möjligheten att förbättra statusen framförallt beror av utvecklingen av beteshävd. Utöver otillräcklig hävd består hotbilden enligt länsstyrelsens bevarandeplan av igenväxning, och gödning genom näringstillförsel från omgivande åkermark samt från luftföroreningar i trafiken.

TRV svar:

Inget av alternativen av trafikplatser bedöms försämra möjligheterna till fortsatt hävd av Natura 2000 området.

Baserat på Länsstyrelsen bevarandeplan ser föreningarna uppenbara risker att projekt E4 Förbifart Stockholm med den trafikökning som den kommer att medföra på väg 261 kan komma att skada Natura 2000 området allvarligt. För att minska risken för påverkan på området avseende kvävenedfall och partiklar förordar Föreningen Rädda Lovö en lösning med de båda planerade trafikplatserna på Lindö för att minska trafikflödet förbi Edeby ekhage. Föreningen anser att Trafikverkets bedömningar att kvävenedfallet från fordonstrafiken kommer att minska till år 2035 är allt för optimistiska och att kvävenedfallet tvärtom kommer att öka under ett antal år.

TRV svar:

Trafikverkets beräkningar är konservativa då de utgår från 2020 års emissionsfaktorer men med 2035 års trafikmängder. Bedömning av effekter grundas på dessa beräkningar som påvisar att det blir mindre kvävenedfall än i dag. Skillnaden mellan nollalternativet och utbyggnadsalternativet bedöms vara försumbar gällande kväveutsläpp

Trafikplats alternativ 5 valdes bort då det inte uppfyller grundläggande säkerhetskrav för skydd av trafikanter avseende röksmitta. Om rök kan komma från ett tunnelrör till ett annat fungerar inte säkerhetskonceptet och evakueringen.

Föreningarna anser att de skyddsvärda arter såsom exempelvis slätsporig buktryffel vilka föranledde beslutet att utse Edeby ekhage till Natura 2000 ska skyddas och bevaras. Föreningen hänvisar till EU:s habitatdirektiv 92/43/EEG i dess lydelse enligt Rådets direktiv 97/62/EG (livsmiljödirektiv) där artikel 6.2 lyder ”Medlemsstaterna skall... vidta lämpliga åtgärder för att förhindra försämring av livsmiljöerna och habitaterna för arterna samt störningar av de arter för vilka områdena har utsetts...”

Föreningen vill särskilt varna för att de 100-åriga ekarna kan komma att påverkas av grundvattensänkningar vid byggnation och att bevarandestatusen kan komma att försämrans avsevärt av ett ökat kvävenedfall.

TRV Svar

Trafikverket instämmer helt med att den skyddsvärda biotopen som har gett området dess värde som Natura 2000 området måste skyddas. Underlagsutredningar och miljökonsekvensbedömningar påvisar att projektet inte påverkar biotopen eller dess möjligheter till att uppnå och bibehålla gynnsam bevarandestatus. Genomförda beräkningar visar att det blir mindre kvävenedfall än i dag och skillnaden mellan nollalternativet och utbyggnadsalternative bedöms vara försumbar gällande kväveutsläpp

I underlagsutredning för miljödomsansökan angående vattenverksamhet och bortledande av grundvatten har man påvisat att denna delsträcka av tunneln är känslig och Trafikverket kommer att använda en tätare injekteringsklass, klass 2, för att minska inläckaget till tunnarna och därmed grundvattenpåverkan. Under byggskedet kommer kontroller av grundvattennivåerna kontinuerligt att genomföras. Ytterligare kontroller kommer att fastställas i ett kontrollprogram som upprättas i samråd med Länsstyrelsen. En grundvattensänkning kan även medföra positiva effekter för ekarna då mer syre blir tillgängligt längre ner i markprofilen.

Gällande MKB:n kräver föreningen att bedömningen ska bygga på beprövad kunskap och erfarenhet för prövningen enligt miljöbalken 7 kap 28a §. Föreningen åberopar mål C-239/04EG från EG-domstolen där domstolen förklarade att ”ett projekts eller en plans konsekvensbedömning ska ske vid tidpunkten för beslutet om projektets tillåtlighet. Det är vid denna tidpunkt det ur ett vetenskapligt perspektiv inte får föreligga några rimliga tvivel om att verksamheten inte kan ha en skadlig inverkan på det berörda området. ”

Artikel 6.4 medger att projekt av allmänintresse kan genomföras trots negativ bedömning av konsekvenserna men föreningen hänvisar till målets tolkning av direktivet där ” Genomförandet av en plan eller projekt i enlighet med artikel 6.4 i nämnda direktiv är alltså bland annat underordnat villkoret att det bevisligen inte finns några alternativa lösningar.”

Föreningen pekar ut att förlägga de två trafikplatserna på Lindö som en alternativ lösning.

TRV Svar

Bedömningarna i MKB:n grundar sig på ett flertal utredningar gjorda av fackmän inom respektive ämnesområde. Trafikverket anser framtaget underlag vara tillräckligt för att möjliggöra en prövning enligt miljöbalken 7 kap 28a §. Trafikverket, dåvarande Vägverket ansökte 2008-11-28 om tillstånd enligt miljöbalken 7 kap 28a § hos Länsstyrelsen. I detta skede hade projektet inte erhållit regeringens tillåtlighet och ansökan grundades utifrån planerad vägkorridor.

Länsstyrelsens yttrande följande till regeringens kompletteringsbegäran inför tillåtlighetsprövningen löd (2009-02-16):

”Länsstyrelsen delar regeringens uppfattning att frågan att tillstånd enligt 7 kap 28a§ MB bör prövas så tidigt som möjligt i processen. För att tillståndet ska kunna förenas med relevanta och kostnadseffektiva villkor krävs dock ytterligare preciseringar av projektet innan slutlig prövning kan ske. Länsstyrelsen bedömer utifrån dagens kunskap att tillstånd förenat med villkor bör kunna ges inom den aktuella korridoren när läge och utformning är mer studerat inför fastställande av arbetsplan.”

Läge och utformning för E4 Förbifart Stockholm är nu projekterat och arbetsplanen utställd inför fastställelseprövning. Tidigare tillståndsansökan kompletteras nu utifrån dessa förutsättningar.

Lokalisering av trafikanslutning måste beakta natur- och kulturintressen såväl som kommunens långsiktiga planering samt rådande förhållanden såsom geotekniska förutsättningar för att finna den lämpligaste lösningen som är ekonomiskt rimligt. Flera trafikplatsalternativ har studerats inom den givna vägkorridoren. I MKB:n redovisas totalt 6 stycken trafikplatsalternativ. Den samlade bedömningen att möjligheterna att uppnå och bibehålla gynnsam bevarandestatus görs för samtliga alternativ av trafikplatslokalisering. Alternativ 5 och varianter av den på Lindö har avfärdats bland annat på grund av svårigheter att uppfylla säkerhetskraven.

Trafikverket har i sina underlagsutredningar bedömt att Förbifart Stockholm inte kommer att medföra stora negativa konsekvenser och alternativa lösningar har studerats vilket medför att den underlåtenhet som staten Portugal gjort sig skyldiga till i mål C-239/04/EG inte är aktuell i detta fall.

Mälaröarnas Naturskyddsförening

Bedömer att den planerade trafikplatsen i omedelbar närhet till Edeby ekhage innebär ett så stort hot mot hagen att det strider mot EU:s habitatdirektiv. Föreningen lyfter fram ekhagens värde som en av de fåtaliga kvarvarande orörda och under lång tid mulbetade biotoperna i sitt slag på Mälaröarna men även i regionen.

Föreningen anser att en trafikplats i ett skyddsvärt områdes omedelbara närhet medför en stor risk för negativ påverkan och anser att försiktighetsprincipen måste gälla och områdets skydd och status som Natura 2000 område inte får riskeras. Föreningen påtalar att risk finns för ökat kvävenedfall som kan komma att påverka flora och fauna negativt . Vidare kan trafikplatsen i sig med dess störningar komma att påverka områdets framtida utveckling och om trafiken stressar betesdjur och därmed kanske möjligheter att hålla betesdjur.

TRV Svar:

Beräkningar gällande kvävenedfallet visar att framtida nedfall är mindre än i dagsläget trots högre trafikflöden. Skillnaderna i kvävenedfall mellan utbyggd Förbifart samt nollalternativ utan en genomförd Trafikplats är försumbara. Inget av alternativen för trafikplatslokalisering bedöms försämra möjligheterna till att hålla betesdjur.

Bilagor

Bilaga 1 Inbjudan till samråd och samrådsunderlag 2008

Bilaga 2 Minnesanteckningar från samrådet den 9 september 2008

Bilagorna 3 - 15 Inkomna skrivelser 2008

Bilaga 16 Minnesanteckningar från samrådsmöte med länsstyrelsen den 13 juni 2008
Bilaga 17 Minnesanteckningar från samrådsmöte med länsstyrelsen den 11 mars 2009
Bilaga 18 samrådsunderlag samt annons 2011
Bilaga 19 – 26 Inkomna skrivelser 2011