

Minnesanteckningar från samrådsmöte/öppet hus tisdagen den 9 september 2008 i Erskinesalen, Ekerö kommun.

Inför provning av Natura 2000-område Edeby Ekhage

VST-8448590

Närvarande:

Bertil Järnberg	Ordförande	Vägverket Region Stockholm
Johan Söderman	Bitr projektledare	-"
Maja Modén	Miljöspecialist	-"
Marianne Eriksson	Formalia/anteckningar	-"
Marianne Klint	Miljöspecialist	Tyréns AB

samt boende och övriga intressenter enligt närvarolista.

Bertil Järnberg hälsade de närvarande välkomna och presenterade Vägverkets och konsultens representanter.

Johan Söderman berättade hur planeringsprocessen har gått till för projektet Förbifart Stockholm. Stockholm växer med ca 20000 innevånare/år och Essingeleden, som byggdes 1967 med en kapacitet för 80000 fordon/dygn, är den senaste vägförbindelsen över Saltsjö-Mälarsjösnittet och har ca 160000 fordon/dygn idag. En förstudie togs fram 2001 där tänkbara lösningar för både väg- och kollektivtrafikutbyggnad studerades. En vägutredning ställdes ut 2005 med 3 olika alternativ. Ett ställningstagande togs för alternativ Förbifart Stockholm, som bäst löste behoven för Stockholmsregionen. Nu befinner sig ärendet hos regeringen för tillåtlighetsprovning. Kostnaden för hela projektet är beräknat till 25 miljarder kronor i 2006 års penningvärde.

Marianne Klint berättade att Natura 2000 är ett nätverk av skyddsvärd natur inom EU, det är skapat för att bevara den biologiska mångfalden. Edeby Ekhage är ett Natura 2000-område vilket betyder att det är ett riksintresse. Verksamhetsutövare måste göra en provning enligt Miljöbalken om verksamheten kan påverka Natura 2000-området. Denna provning bör göras innan regeringen ger tillåtelse för projektet. Inventeringar är gjorda och inga speciellt känsliga arter finns i området. Länsstyrelsen har gjort bedömningen att området idag inte har en gynnsam bevarandestatus. Eftersom området inte längre betas tillräckligt hårt har de artrika växterna försvunnit. Även närheten till Stockholm påverkar miljön i området. Länsstyrelsen har listat de hotbilder som finns för Edeby Ekhage.

Förbifart Stockholm innebär en tunnel under Lovö och en trafikplats på Löyö. Kvävenedfall, påverkan på grundvatten samt störningar under byggtiden är de aspekter som eventuellt skulle kunna påverka Edeby Ekhages bevarandestatus om Förbifart Stockholm byggs. Enligt beräkningar är skillnaden på mängd kvävenedfall med och utan Förbifart Stockholm ca 1 - 2 %, vilket är en mycket marginell ökning. Edeby Ekhage ligger på en bergknalle. Förbifart Stockholms huvudtunnel innebär att grundvattnet sänks något, men det påverkar inte vegetationen i Edeby Ekhage eftersom den vattenförsörjs av markvatten inte av grundvattnet. Byggtiden beräknas till ca 8 år, eventuellt kommer bergmassor att tas ut från anslutningen. Fågellivet kan påverkas av transporterna. Bedömningen är därför att Förbifart Stockholm inte på ett betydande sätt påverkar naturmiljön i Natura 2000 området Edeby Ekhage.

- Kommer de känsliga växttyperna tillbaka om området blir betesmark igen?

Svar: Ja, på sikt kan de komma tillbaka.

- Man kan inte bara titta på Edeby Ekhage utan man måste titta på andra liknande ekhagar också.
- I tidigare skede av planeringen av Förbifart Stockholm anlätade Ekerö kommun en konsultfirma för att titta på hur trafikflödet på väg 261 skulle påverkas av befolkningsutveckling med och utan Förbifart. Oberoende av vilket scenario som valdes ökade trafiken fram till korsningen med Förbifarten med 50 % på Ekerösidan. Medför inte det större belastning?

Svar: I vägutredningen gjordes en trafikprognos och den är beräknad på mer än 50 % ökning.

- Kommer inte grundvattnet från Mälaren?

Svar: Grundvatten bildas vid regn som inte tas upp av vegetationen eller dunstas bort.

- Tas bergmassorna ut genom tunnelöppningen eller genom bergschakt, sker det utmed hela sträckan från Kungens Kurva till Häggvik?

Svar: Det pågår en utredning om det för att hitta den bästa lösningen för sträckan.

- Varför går inte vägen rakt från Kungens kurva till Bergslagsplan? Varför heter det Förbifart Stockholm och inte Förbifart Stockholm med anslutning till naturkänslig ekhage?

Svar: Sträckningen av Förbifartens tunnlar under Lovön beror i första hand på de geologiska förutsättningarna, speciellt vid passagerna under Mälaren vid Kungshatt och Lambarfjärden. Dels även var trafikplatsen på Lovön placeras – om man vill ha en anslutning till Ekerövägen, dels den nödvändiga anslutningen till Bergslagsplan och övriga vägnätet i Stockholm.

- Väsentligt att diskutera Natura 2000-området i kväll. Ni har valt det enda Natura 2000-området som finns på Lovön att förlägga trafikplatsen på, hur har ni kommit på idén med det besväret runt den här platsen, med de risker som finns? Har hänsyn tagits till tunnelmynningen och det ljud som kommer ut därifrån?
- Finns det några bilder på hur tunnelmynningen ska se ut?
- Finns det några beräkningar gjorda på vilka ljudnivåer det blir vid tunnelmynningen vid Natura 2000-området?

Svar: Inte några exakta beräkningar är gjorda.

- 8 års byggtid måste göra stora skador, kommer marken att återställas?

Svar: Vägverket återställer alltid vid byggandet av anläggningar, gestaltningen är väldigt viktig.

- Var tar man ut frånluften i driftsskedet, sker det vid tunnelöppningen eller bygger man ventilationstorn?

Svar: Det blir som självdrag vid öppningen.

- Kan man bygga ventilationsrör vid tunnelöppningen för att minimera utsläppet? Blir det något ventilationstorn på Lovön?

Svar: Det planeras ett ventilationstorn på Kungshatt och inte på södra Lovön, eventuellt ett torn på norra Lovön.

- Olika bullernivåer påverkar människor och djur.

Svar: Nu befinner vi oss i arbetsplaneskedet och när vi vet exakt läge på tunnelmynningarna kommer bullerberäkningar att göras utifrån dagens bullernivåer och de framtida nivåerna.

- Det finns andra alternativ att lägga en tunnelmynning, varför lägga en tunnelmynning överhuvudtaget på Lovön?

Svar: Ett alternativ skulle kunna vara att ansluta väster om Lindötunneln eller att inte ansluta till Ekerövägen alls vilket dock inte är någon bra lösning.

- Enorma bergmassor ska fraktas bort under byggtiden, vad händer med Edeby Ekhage under den tiden?

Svar: De störningar som blir är ökat kvävenedfall, ökad neddamning, störningar på faunan.

- Vägverkets hemsida är inte bra, bilderna är små. Vi vill veta hur det kommer att se ut under byggtiden och hur det kommer att se ut efteråt?

Svar: När illustrationerna gjordes var det påverkan på det öppna kulturlandskapet som var den stora fråga som utreddes och därför togs perspektiven långt ifrån.

- Våra små vägar som finns i området idag finns inte på era bilder. Vi vet inte hur busshållplatser, på- och avfarter ska fungera?

Svar: Vi vill inte undanhålla er någon information, den finns inte färdigt ännu. Tydligare information kommer att tas fram.

- Svårt att ta till sig Vägverkets siffror, dessa är svårförståeliga. Det borde kunna beskrivas i klara och ärliga bilder så vanliga människor kan förstå dessa. Det är inte professionellt gjort, ni har byggt rondeller och motorvägar i många år då borde det vara enkelt att gestalta hur det kommer att se ut.

Svar: Vi noterar detta.

- Det är moment 22. Ni säger att ni ska titta på och undersöka men nu ska bedömningen om Edeby Ekhage göras. Ni har lagt tunnelmynningen där man kanske ska frakta ut bergmassor, tidigare har sagts att det ska vara transportanordningar som ska föra ut dessa massor, det hörs inget om nu. Det finns en rad faktorer som inte nämns här såsom damm och arbetsmaskiner m m från tunneln.

Svar: Vi håller på att utreda hur det kommer att bli i byggskedet.

- Om förutsättningen för Edeby Ekhage förändras görs en ny prövning då?

Svar: Om projektet förändras så påverkan blir större kan ny prövning behöva göras.

- Vad säger Länsstyrelsen om det här förslaget?

Svar: Vi befinner oss nu i ett samråd, därefter samlas de synpunkter som kommer in i samband med detta samråd och skickas till Länsstyrelsen som gör sin bedömning.

Svar: Regeringen vill veta vilken bedömning Länsstyrelsen gör innan den tar ställning i tillåtlighetsprövningen för hela projektet. Ställning måste tas till Edeby Ekhage innan Vägverket har gjorts sin detaljprojektering.

- Det är väsentligt att förstå hur stor påfarten är och hur stor störningen blir.
- Ekhagen liksom Drottningholmsparken är vacker där människor och djurliv tycker om att vistas i. Det är naturligt att dessa kommer att påverkas av en stor rondell.

Svar: Vi återkommer till detta när samråd sker om hela projektet Förbifart Stockholm. Rekreativaspekten är inte med som en bedömningsgrund i Natura 2000 utan det är för att bevara den biologiska mångfalden.

- Det nämns att kulturlandskapet ska bevaras. Med en stor cirkulationsplats i det här området går inte det.
- Det finns andra fåglar än skogsduva och mindre hackspett att skydda.

Svar: Det finns andra fågelarter i området men de är inte med i EU-listorna över arter att skydda.

- Hur ser ni på 0-alternativet?

Svar: I 0-alternativet ser man på om Förbifart Stockholm inte byggs och inget görs åt trafikökningen på väg 261.

- Det finns en rad oklarheter. Begär att Vägverket ska redovisa allt för EU innan det släpps. Varje landska skydda sina Natura 2000-områden och miljöintressen.

- Hur många meter blir det från cirkulationsplatsen till Edeby Ekhage?

Svar: Eftersom vi inte vet exakt var den kommer att ligga går det inte att svara på det.

- Riksantikvarieämbetet och andra myndigheter svarar att bilderna inte ger så stort intrång i miljön och naturen, det är samma bilder som vi har tittat på.

- Ni drar fördelar av att inte visa hur det kommer att se ut.

Svar: Det finns inte idag utan det kommer att tas fram både i närbild och landskapsperspektiv. Det kommer att finnas en VR-modell som man åker i och ser hur alla trafikplatser utformas för att få en uppfattning hur det kommer att se ut.

- Om vi ska ta ställning till och ha synpunkter måste vi få veta hur det kommer att se ut.

Svar: I vinter/vår kommer vi att ha samråd som gäller hela projektet, i det här fallet gäller det en enskild fråga. Då kommer vi att ha mer illustrationer att visa. Vi kan inte gå hur långt som helst i planeringen förrän vi vet vilken ställning Regeringen tar i tillåtlighetsprövningen.

- Enligt uppgift till Regeringen tidigare i år saknades det en del uppgifter t ex miljökonsekvensanalyser, har någonting nytt hänt som gjort att miljöprövningen ligger inne nu?

Svar: Det finns berett i framställan till Regeringen. De kritiska synpunkterna har gått igenom och kommenterats.

- Länsstyrelsen avstyrkte alternativet Förbifart Stockholm och förordade Diagonal Ulvsunda, stämmer det?

Svar: När vägutredningen ställdes ut varnade Länsstyrelsen för att Förbifart Stockholm möjligen inte skulle vara tillåten enligt Miljöbalken, därför ansåg dom att Diagonalen skulle vara lättare.

- Finns det teknik för att rena frånluften i tunnelmynningen och torn?

Svar: Vi har inte studerat det. Den tekniken är dåligt utvecklad i världen.

- Är de värdena som redovisats orenade värden?

Svar: Ja.

- Trafikmängderna som är beräknade för luft och buller för en viss mängd trafik, vad händer om trafikmängden fördubblas om 20 år?

Svar: Om Förbifarten inte byggs kommer dagens vägnät på Ekerö inte klara av den fördubbling av trafikmängden som enligt prognosen i vägutredningen kommer att vara 25000 fordon/dygn år 2015 på Lovön. En fördubbling av trafikmängden ger inte en fördubbling av bullernivån utan en fördubbling ger en ökning med ca 3 dBa. (*Anm: 1-3 dBa upplevs som en knapp hörbar ökning.*) När det gäller luften kan vi inte svara på hur tekniken ser ut om 40 år utan vi måste se till de prognoser m m som finns idag och fram till 2020-2030. Med Förbifarten ges alternativa resvägar.

Bertil Järnberg tackade de närvarande och avslutade mötet.

Vid pennan



Marianne Eriksson