

Handläggare
Anna Mróz
Telefon: 08-508 28 182**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2014-03-18, p. 24

Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till grundvattenbortledning vid byggande och drift av Förbifart Stockholm

Remiss från mark- och miljödomstolen, mål nr M 3346-11

Förvaltningens förslag till beslut

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yrkar att mark- och miljödomstolen ska fastställa särskilda villkor om kompensationsåtgärder för de arbeten som ska utföras inom Hansta, Grimsta och Sätmaskogens naturreservat samt Igelbäckens kulturreservat i enlighet med vad som anges i förvaltningens yttrande.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden vidhåller sitt tidigare yrkande om att störningar under byggtiden som inte är kopplade till den sökta vattenverksamheten i första hand ska regleras genom kontrollprogram som Trafikverket ska upprätta i samråd med tillsynsmyndigheten och inte genom tillståndsvillkor.

För det fall domstolen väljer att villkorsreglera dessa störningar tillstyrker nämnden sökandens villkorsförslag med de justeringar som framgår av förvaltningens yttrande gällande villkoren för *Luftburet buller* (p.28), *Skyddsinfiltration vid schakter* (p.32) samt *Tillförsel av vatten till Igelbäcken* (p. 23).

Vad gäller Trafikverkets villkorsförslag för *Stomljud* (p. 29) vidhåller nämnden sitt tidigare yrkande om en justering av de föreslagna ljudkraven samt ett förtydligande av villkoret i enlighet med vad som anges i förvaltningens yttrande gällande arbetstider och överskridanden av stomljud.

3. Justera beslutet omedelbart.
4. Översända beslutet till mark- och miljödomstolen.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Mark- och miljödomstolen har berett miljö- och hälsoskyddsnämnden möjlighet att senast den 31 mars 2014 yttra sig över Trafikverkets kompletteringar av sin ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken vid byggande och drift av Förbifart Stockholm.

Trafikverket har kompletterat sin ansökan med en utredning av natur- och kulturmiljön för de fyra skyddade områden som berörs av Förbifart Stockholm. Utredningarna innehåller en beskrivning av områdenas ekologiska, kulturhistoriska och rekreativa värden i nuläget, planerade åtgärder samt bedömningar av konsekvenser för natur- och kulturmiljöer som byggnation och drift av Förbifart Stockholm kommer att innebära. Utöver det redovisar Trafikverket skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder för respektive reservat.

I Sättra riskerar en grundvattensänkning påverka 34 % av reservatet yta. Under den åtta år långa byggtiden kommer dessutom förutsättningarna för det rörliga friluftslivet att försämrats avsevärt på grund av buller och sämre framkomlighet. I både Hansta naturreservat och Igelbäckens kulturreseptat kommer 4 % av den totala ytan i reservaten helt att tas i anspråk. Värdefulla ädellövmiljöer, barrskogsmiljöer, betesmarker och fornlämningar kommer där att påverkas eller försvinna helt. I Grimstaskogen finns en viss risk för att grundvattensänkningar påverkar naturmiljön och det blir bullerstörningar under byggtiden.

De kompensationsåtgärder som Trafikverket åtar sig i ansökan kommer att ha positiva effekter på reservatens rekreativa och biologiska värden, men miljöförvaltningen gör bedömningen att föreslagna åtgärder inte är tillräckliga med hänsyn till omfattningen av intrången i reservatens natur- och kulturvärden.

Förvaltningen yrkar därför att mark- och miljödomstolen med stöd av 16 kap. 9 § 3 miljöbalken ålägger Trafikverket att som kompensationsåtgärder utöver det de redan åtagit sig i ansökan att:

- Öka vattenflödet i Sättraån, och eventuellt även i Skärholmsbäcken.
- Låta utföra kontinuerlig ängsskötsel i Sätterskogens naturreservat, ca 7 ha under vägprojektets byggtid
- Rusta upp den historiska miljön kring Hägerstalunds gård i Hansta naturreservat.
- Projektera och genomföra en återmeandering av en del av Igelbäcken i Igelbäckens kulturresevat.
- Utföra punktvis förstärkning av underlaget på strandpromenaden i Grimsta naturreservat.
- Anlägga en mindre naturdamm vid Kaananbadet ca 200 m² och 1,5 m djup i Grimsta naturreservat.

När det gäller störningar från den miljöfarliga verksamheten under byggskedet av Förbifarten så vidhåller förvaltningen nämndens tidigare yrkande att hanteringen av dessa störningar i första hand bör regleras i kontrollprogram och inte genom villkor. Av tidigare skriftväxling framgår det att Trafikverket inte har något att erinra mot nämndens yrkande förutsatt att domstolen delar nämndens uppfattning i denna fråga.

I det fall domstolen ändå väljer att meddela villkor avseende den miljöfarliga verksamheten så tillstyrker förvaltningen i huvudsak Trafikverkets villkorsförslag. Förvaltningen avstyrker dock Trafikverkets förslag till ändring av andra stycket i Trafikverkets villkorsförslag för *Luftburet buller* (p.28) då den föreslagna ändringen enligt förvaltningen öppnar upp för att bullrande arbeten kommer kunna utföras på bl.a. tidiga helgmorgnar. Förvaltningen förordar därför i första hand att andra stycket i villkoret ersätts med nedanstående lydelse som utgår från Trafikverkets tidigare villkorsförslag för luftburet buller:

"Arbeten som kan medföra störningar för boende på grund av luftburet buller ska i huvudsak utföras kl. 07.00–19.00 helgfri måndag–fredag. Sådana arbeten får även utföras på annan tid som tillsynsmyndigheten medger."

När det gäller Trafikverkets villkorsförslag för *Skyddsinfiltration vid schakter* (p.32) och *Tillförsel av vatten till Igelbäcken* (p. 23) så anser förvaltningen att det inte bör preciseras i villkoren vilken tillsynsmyndighet som ska ansvara för frågan om vattnets kvalitet. Detta då fördelningen av tillsynsansvaret för den frågan kan se olika ut mellan länsstyrelsen och miljökontoren i de kommuner som berörs av bygget.

I övrigt vidhåller förvaltningen nämndens tidigare yrkande att boende, som utsätts för *stomljud* över 40 dB(A) vardagar mellan kl. 19-22 under mer än en vecka, ska erbjudas tillfälligt boende. Förvaltningen vidhåller även nämndens tidigare yrkande att stomljudsalstrande arbeten som överskrider 35dB(A) i huvudsak ska utföras under dagtid på helgfri måndag-fredag på samma sätt som i andra stora byggprojekt i staden och därmed inte på lördagar mellan kl. 9-17 i enlighet med Trafikverkets förslag.

Trafikverkets villkorsförslag för stomljud innehåller också fortfarande flera otydligheter och behöver därför förtydligas i enlighet med nämndens tidigare yrkande så att det dels framgår vad den normala arbetstiden ska vara för stomljudsalstrande arbeten, dels anges mellan vilka tider som villkorets ljudkrav för stomljud får överskridas.

Bakgrund

Trafikverket har den 6 oktober 2011 gett in en ansökan till mark- och miljödomstolen om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken vid byggande och drift av Förbifart Stockholm samt tillstånd för anläggande och drift av tillfälliga hamnar vid Sättra varv, Malmviken och norra Lovö.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har tidigare yttrat sig till mark- och miljödomstolen över Trafikverkets ansökningar vid nämndsammanträde den 17 januari 2012, den 25 september 2012 samt i kontorsyttrande den 14 september 2012.

Trafikverket har efter detta kommit in med yttranden i målen som dels innehåller kompletteringar som domstolen efterfrågat, dels bemötande av de synpunkter som nämnden och övriga remissinstanser lämnat i målen. Mark- och miljödomstolen har berett miljö- och hälsoskyddsnämnden tillfälle att yttra sig över Trafikverkets yttrande. Nämndens yttrande ska ha inkommit till domstolen senast den 31 mars 2014.

I föreliggande tjänsteutlåtande bemöter miljöförvaltningen Trafikverkets kompletteringar av målet M 3346-11 gällande grundvattenbortledning vid byggande och drift av Förbifart Stockholm. Remisserna beträffande de tillfälliga hamnarna bemöts i enlighet med domstolens önskemål i ett separat yttrande (MHN 2014-03-18, p 25).

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningens bemötande nedan följer den numrering och rubriksättning som angetts i Trafikverkets komplettering och bemötande av remissinstansernas synpunkter. Trafikverkets yttrande består dock av ett stort antal punkter som i många fall berör frågor över vilka nämnden inte är tillsynsmyndighet (bl.a. gällande vattenverksamhet enligt 11 kap. MB) eller där förvaltningen inte har något att tillägga utöver Trafikverkets redogörelse/svar till domstolen. Förvaltningen bemöter därför endast de punkter i remissen som förvaltningen vill kommentera närmare. Hela remissen, inklusive bilagorna 1-15, kan dock läsas på Trafikverkets hemsida:

<http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Forbifart-stockholm/Dokument/Provningar/>

Eftersom hela remissen inte är bilagd detta tjänsteutlåtande citeras nedan domstolens frågor till Trafikverket samt Trafikverkets svar. Därefter anges förvaltningens synpunkter.

A. Komplettering i mål M 3346-11

5 Yrkande 1.9 i den del som avser tillstånd för Natura 2000-området Hansta

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid. 11):

a) Länsstyrelsen har lämnat synpunkter på underlaget i den del som avser tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken för området Hansta vid Hägerstalund (aktbil. 435). Trafikverket ges tillfälle att ge in en samlad redovisning av det underlag som behövs för att pröva ansökan om tillstånd för Natura 2000-området Hansta enligt tillämpliga bestämmelser i 7 kap. 28 a–29 §§ balken.

Redovisningen bör innehålla en sammanställning av de redovisade miljökonsekvenserna och i tillräcklig omfattning behandla de rekvisit som finns i de tillämpliga bestämmelserna.

Redovisningen bör också innehålla hänvisningar till övriga relevanta delar av redan ingivna ansökningshandlingar och de ytterligare kompletteringar som kan behövas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket valde i samband med att ansökan ingavs i juni 2011 att inte ansöka om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken för området Hansta vid Hägerstalund. Orsaken till detta var att Trafikverket gjorde bedömningen att de åtgärder som ska genomföras för byggandet av Förbifart Stockholm, särskilt med hänsyn taget till de skyddsåtgärder som ska vidtas enligt ansökan, inte på ett betydande sätt kan komma att påverka miljön i området, och därmed inte kan skada den livsmiljö eller de livsmiljöer som avses att skyddas där eller medföra att den art eller de arter som avses att skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna.

Med anledning av att det från vissa remissinstanser ställdes krav på att Trafikverket måste söka sådant tillstånd, valde Trafikverket, för att inte riskera att fördröja ansökningsprocessen, att i samband med sitt yttrande 2012-06-14, komplettera ansökan med ett yrkande om tillstånd i detta avseende. Trafikverket har därefter utarbetat ett underlag för att möjliggöra en sådan prövning. Enligt Trafikverkets uppfattning visar underlaget att det – särskilt med de skyddsåtgärder Trafikverket åtar sig – inte föreligger någon risk för påverkan i sådan omfattning att tillstånd behövs.

Skulle domstolen trots det anse att tillstånd behövs, yrkar Trafikverket att domstolen ger Trafikverket tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken för att vidta de åtgärder för att skydda Natura 2000-området Hansta som beskrivs i den tekniska beskrivningen, underbilaga 3 till ansökan.

Förvaltningens synpunkter:

Trafikverket har kompletterat sin ansökan med en redovisning av natur- och kulturmiljö för Hansta naturreservat och tillhörande Natura 2000-område. Utredningen innehåller en beskrivning av reservatets ekologiska värden i nuläget samt bedömningar av konsekvenser för natur- och kulturmiljöer som bygget och driften av Förbifart Stockholm kommer att innebära.

Förvaltningen anser att redovisningen av åtgärder och påverkan på reservaten i förhållande till dess syften är avsevärt tydligare än verkets tidigare ansökan, men när det gäller grundvattenpåverkan på Natura 2000-området är det osäkert om frågan utretts tillräckligt. Enligt Trafikverkets redovisning är det oklart om Natura 2000-området kommer att påverkas av ändrade grundvattenförhållanden. Förvaltningen kan därför inte med befintligt underlag ta ställning till frågan om en prövning om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § bör göras.

6 Yrkande 1.9 om skyddade områden

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid. 12):

I avsnitt 3.1.9.1–3.1.9.4 i Trafikverkets yttrande i juni 2012, aktbil. 384, aviseras ytterligare underlag om bl.a. naturpåverkan inom reservat och kompletterande beskrivning med åtgärdsförslag. Trafikverket ges tillfälle att ge in underlaget.

Trafikverkets svar:

Trafikverket bifogar som bilaga 3 till detta yttrande en reviderad version av "Åtgärder inom berörda reservat". Utifrån detta har underlag tagits fram för de fyra berörda reservaten Sätterskogen, Grimstaskogen, Igelbäcken och Hansta. Underlaget beskriver projektets natur- och kulturpåverkan på reservaten med koppling till reservatens syfte och vilka skydds- och kompensationsåtgärder som föreslås. Sammanfattningsvis beskrivs även påverkan på reservaten med de föreslagna skydds- och kompensationsåtgärderna.

Förvaltningens synpunkter:

Trafikverket har kompletterat sin ansökan med en utredning av natur- och kulturmiljön för de fyra skyddade områden som berörs av Förbifart Stockholm, i enlighet med nämndens tidigare yttrande (MHN 2012-01-17). Utredningarna innehåller en beskrivning av områdenas ekologiska, kulturhistoriska och rekreativa värden i nuläget, planerade åtgärder samt bedömningar av konsekvenser för natur- och kulturmiljöer som byggnation och drift av Förbifart Stockholm kommer att innebära. Utöver det redovisar Trafikverket skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder för respektive reservat.

Förvaltningen anser att redovisningen av åtgärder och påverkan på reservaten i förhållande till dess syften är avsevärt tydligare än i tidigare ansökan. Trafikverket har därmed redovisat fakta på ett sätt som gör det möjligt för förvaltningen att bättre ta ställning till rimliga villkor om kompensationsåtgärder. Förvaltningen har dock synpunkter på delar av innehållet, bland annat gällande hur påverkan i enskilda fall har beskrivits och vilka kompensationsåtgärder som Trafikverket har åtagit sig att utföra.

Miljöförvaltningen anser att mark- och miljödomstolen inom ramen för sin prövning, med stöd av 16 kap. 9 § 3 p miljöbalken, bör ta ställning till ytterligare lämpliga kompensationsåtgärder som ska vidtas med anledning av det intrång som kommer att ske inom de skyddade områdena. Dessa kompensationsåtgärder bör fastställas som villkor för tillståndet. I samband med senare prövning av dispens från reservatsföreskrifter enligt 7 kap. 7 § andra stycket miljöbalken utgör då dessa villkor förutsättning för att dispens ska kunna meddelas.

Nedan redovisas miljöförvaltningens synpunkter för respektive reservat:

Sätraskogens naturreservat**Påverkan på reservatets värden**

I Sättra naturreservat kommer en arbetstunnel med påfart att anläggas. Inom Sättra 5.2 som delvis ligger inom reservatet, beräknas grundvattenytan sänkas 2 meter direkt över tunneln. Det är med andra ord sannolikt att en grundvattensänkning kommer att ske. Enligt Trafikverkets kompletterande utredning i bilaga 3 riskerar 34 % av reservatets totala landyta att påverkas av grundvattensänkningen.

I den ursprungliga ansökan redovisade Trafikverket att de åtar sig kompensation för bortledning av grundvatten i reservatet i form av

tillförsel av dränvatten till Sätträån. Den åtgärden har tagits bort i aktuellt remissutskick på grund av förekomst av relik saltvatten i berget, men kanske främst på grund av höga kostnader. Verket anger också att Sätträåns flöde i första hand inte är beroende av grundvattenföring och menar indirekt att bortledningen av grundvatten i reservatet inte behöver kompenseras.

Enligt Trafikverkets kompletterade utredning bedöms en sänkning påverka fuktiga biotoper så som våtmarker och våtare biotoper i ädellövsskogarna, vilket kan leda till minskad artrikedom inom dessa områden. Även om flödet i Sätträån inte i första hand är grundvattenberoende, riskerar Sätträåns vegetation att påverkas negativt av en grundvattensänkning enligt redovisningen.

Trafikverket skriver också att om småvatten minskar kan mindre lekvatten för groddjur försvinna. Trafikverket menar dock att groddjurfaunan inte innehåller ovanliga arter eller i särskilt höga tätheter i Sätterskogen och konsekvenserna bedöms därför bli små. Miljöförvaltningen är här av en annan mening. Förvaltningen anser att strandmiljöer och fuktmiljöer på land har en nyckelfunktion i naturen och att risken för påverkan ska tas på allvar. Groddjur är marginaliserade även nationellt i dagsläget och i Sätterskogen finns tre av Stockholms fem arter, vilka bör visas hänsyn.

Sätterskogens naturreservat påverkas likaså av planerad hamnverksamhet, vilket beskrivs närmare i yttrande i mål M 3345 om tillfällig hamnverksamhet. Då åtgärderna vid hamnen i Sätträ varv framförallt kommer att störa det rörliga friluftslivet genom buller, transporter, att mark tas i anspråk och att framkomligheten försämras under många år, är det viktigt att det genomförs märkbara kompensationsåtgärder som uppfattas positivt av områdets besökare. Det intrång som görs i naturmiljön kring varvet (i fuktig strandmiljö, ekmiljö och gräsmarker) bör kompenseras så att det upprätthåller såväl den biologiska mångfalden som upplevelsevärdet inom reservatet.

Kompensation

Miljöförvaltningen har deltagit vid samrådsmöten med Trafikverket angående lämpliga kompensationsåtgärder inför kompletteringen av tillståndsansökan. Förvaltningen vill dock markera att viss påverkan på reservatens värden är svår att kompensera för fullt ut, så som markförlust och förlust av äldre träd med mera.

Trafikverket åtar sig, enligt bilaga 3, följande kompensationsåtgärder i Sätmaskogens naturreservat:

- Upprustning av motionsspår. *Miljöförvaltningen vill här upplysa om att den här åtgärden redan har utförts av stadsdelsförvaltningen, och inte längre är aktuell.*
- Nytt gångstråk 500 meter. *Miljöförvaltningen vill påpeka att det till största del bara ska ske en förstärkning av bär- och slitlager på befintlig promenadstig, och ingen hårdgörning av ytor*
- Mötesplats med bord och grill
- Iordningsställande av toalett
- Informationsskyltar och vägvisare
- Restaurering av ekmiljöer, 15 ha
- Uppsättning av 3 st boplatzformar för rovfågel

Förvaltningen anser att de kompensationsåtgärder Trafikverket beskriver i ansökan till stor del kommer att kompensera för vägbyggets påverkan på rekreativa och biologiska värden i reservatet. Förvaltningen anser dock att Trafikverket inte tagit tillräcklig hänsyn till påverkan av byggnation av Förbifart Stockholm på reservatets fuktiga miljöer och gräsmarker. Förvaltningen saknar kompensationsåtgärder för påverkan på fuktiga miljöer, dels på grund av bortledning av grundvatten inom reservatet, dels på grund av hamnverksamheten, där strandmiljöer påverkas. Förvaltningen anser att Trafikverket bör åta sig kompensationsåtgärder, med samma ambitionsnivå som i den ursprungliga ansökan. Då konsekvensen av grundvattensänkningen tar lång tid att märka i naturen bör adekvata kompensationsåtgärder utföras medan projektet är igång. Annars riskerar man att eventuell negativ påverkan aldrig blir kompenserad.

När Trafikverket utredde möjligheterna att leda dränvatten från tunnlarna till Sätmaskån visade det sig att vattnet innehöll relik saltvatten. Man har därför dragit slutsatsen att vattnet är olämpligt att leda till Sätmaskån. Miljöförvaltningen saknar en redovisning av salthalt i vattnet och ett resonemang kring hur salt vattnet i bäcken skulle bli efter tillförsel av dränvattnet, samt vilken risk för negativ påverkan på växt-och djurliv det skulle innebära. Det framgår inte heller i Trafikverkets svar om det är möjligt att avsalta vattnet före avledning, om det skulle visa sig vara nödvändigt.

En alternativ åtgärd som diskuterats mellan staden och Trafikverket är att istället pumpa upp vatten från Mälaren för att höja vattenflödet i Sätmaskån samt i Skärholmsbäcken. Båda dessa vattendrag är i behov av mer vatten. Förvaltningen bedömer det dock inte ekonomiskt rimligt att leda dränvatten även till

Skärholmsbäcken. Däremot bedömer förvaltningen det ekonomiskt rimligt att pumpa upp vatten från Mälaren till båda vattendragen.

Vidare anser förvaltningen att påverkan på områdets gräsmarker sker under så pass lång tid att det är skäligt att viss kompensationsåtgärd utförs.

Miljöförvaltningen anser mot bakgrund av vad som anförts att mark- och miljödomstolen ska fastställa villkor som innebär att Trafikverket, utöver vad Trafikverket tidigare åtagit sig, som skydds- och kompensationsåtgärder ska:

- Öka vattenflödet i Sättraån och, om den alternativa åtgärd som beskrivs ovan utförs, även i Skärholmsbäcken. Om tillförsel sker med dränvatten måste det säkerställas att vattnet håller en god kvalitet och en salthalt som inte påverkar växt- och djurliv i ån negativt.
- Låta utföra kontinuerlig ängsskötsel i reservatet ca 7 ha/år under vägprojektets byggtid.

Om någon av åtgärderna ska utföras av reservatets förvaltare, i det här fallet Skärholmens stadsdelsförvaltning, behöver Trafikverket bidra med projektledning, inventering och projektering. Samtliga anläggningar bör driftas av Trafikverket. Det finns inte resurser för detta på stadsdelsförvaltningen.

Härutöver anser förvaltningen att Trafikverket bör åta sig att utföra vissa kompensationsåtgärder istället för det åtagande som redan har hunnit utföras av stadsdelsförvaltningen, dvs. breddning av motionsspår. Förvaltningen föreslår att nu nämnda åtagande ersätts med ett åtagande om att uppföra sittplatser i anslutning till planerad servicebyggnad med toalett.

Hansta naturreservat

Påverkan på reservatets värden

Förbifart Stockholm kommer att påverka delar av Hansta naturreservat på olika sätt, både indirekt och direkt, under byggtiden och under drift. Miljöförvaltningen bedömer dock att den påverkan som följer med etableringen av vägområdet utgör det största och mest påtagliga intrånget i reservatets natur-, kultur och rekreativevärden, eftersom denna natur- och kulturmiljö försvinner i sin helhet.

I Hansta naturreservat kommer bygget av Förbifart Stockholm ta drygt 12 ha naturmark i anspråk längs reservatets östra kant vilket motsvarar drygt 4 % av reservatets totala yta. Av dessa 12 ha kommer till största delen naturmarken helt att försvinna. Enligt Trafikverkets kultur- och naturmiljöutredning kommer 2,5 ha värdefull skogsmark att försvinna med stora konsekvenser för naturvärdet i området.

Området består av flera olika slags biotoper; blandskog, frisk gräsmark, fuktig gräsmark, sumpskog, torr gräsmark, övrig barrskog och övrig lövskog. De biotoper som arealmässigt får den största påverkan är gräsmark och lövskog, medan de högsta värdena främst är knutna till barrblandskog. Vägområdet medför också att Stordiket, livsmiljö för större vattensalamander, skärs av.

En sänkning av grundvattennivån kommer sannolikt att påverka fuktiga miljöer som sumpskog och fuktiga gräsmarker och riskerar att förändra dessa på bekostnad av den biologiska mångfalden i området.

Vägområdet innebär också ett intrång i Järvakilens spridningssamband, intrång i fornlämningar och kulturlandskapet kring dessa, påverkan på upplevelsen av kulturlandskapet kring Hägerstalund samt minskar tillgängligheten till reservatet under den sex år långa byggtiden.

Kompensation

Trafikverkets förslag till kompensationsåtgärder berör främst området där Barkarby motorstadion är belägen idag, samt ädellövsmiljöerna i Natura 2000-området och innebär i korthet:

- En attraktiv entré till reservatet med plats för fika och parkering
- Området där motocrossbanan gör om till tillgänglig naturpark
- Framtagande av skötselplan och restaurering av fornlämningsområden
- Nya livsmiljöer för salamandrar
- Restaurering av ädellövsmiljöer i Natura 2000-området (engångsinsats)

Dessa åtaganden är utförligt beskrivna och illustrerade i Trafikverkets natur- och kulturmiljöutredning för Hansta naturreservat (bilaga 3 i Trafikverkets yttrande).

Rent dränvatten från tunnel och vägskäring kommer att ledas till Stordiket vilket är positivt för vattenlevande organismer där. Förvaltningen betraktar dock denna åtgärd som en skyddsåtgärd och inte som en kompensationsåtgärd eftersom den naturliga tillrinningen av ytvatten till Stordiket kommer att minska.

De kompensationsåtgärder som Trafikverket beskrivit kommer att ha positiva effekter på reservatets rekreativa och biologiska värden. Dock gör miljöförvaltningen bedömningen föreslagna åtgärder inte är tillräckliga med hänsyn till omfattningen av intrånget från Förbifart Stockholm i reservatets naturvärden.

En ytterligare kompensationsåtgärd som förvaltningen föreslagit är en upprustning och restaurering av den historiska trädgårdsmiljön med karpdammar vid Hägerstalunds gård. Denna åtgärd skulle ytterligare stärka attraktiviteten i reservatets entréområde. Förvaltningen anser att den merkostnad en restaurering av Hägerstalunds historiska miljö kommer att medföra är rimlig i relation till de omfattande skador i områdets natur- och kulturmiljö som blir en konsekvens av vägbygget.

När staden 1997 beslutade att inrätta Hansta naturreservat skedde det under förutsättning att en eventuell framtida Yttre tvärled vid reservatets östra kant skulle kunna genomföras om det visade sig nödvändigt. I beslutet står också att staden är beredd att jämlikt 7 kap. 7 § miljöbalken medge undantag från reservatsföreskrifterna eller om synnerliga skäl föreligger ompröva delar av reservatet.

Beslut om upphävande får enligt samma paragraf endast meddelas om intrånget i naturvärdet kompenseras i skäligen utsträckning. Nämnden har tidigare yttrat sig över stadsbyggnadsnämndens förslag till beslut om ändring av gränsen till Hansta naturreservat, dels vid nämndsammanträde den 12 mars 2013, dels genom ett kontorsyttrande till kommunfullmäktige den 27 juni 2013.

Denna prövning kommer att göras av kommunfullmäktige, som i ett beslut om upphävande enligt 7 kap. 7 § miljöbalken kan skriva in villkor om kompensationsåtgärder. I stadsbyggnadsnämndens förslag till beslut av kommunfullmäktige om ändrad gräns för reservatet ställs motsvarande krav på kompenserande åtgärder som förvaltningen framför i detta tjänsteutlåtande. Förvaltningen ser dock inget hinder för mark- och miljödomstolen att i detta mål meddela villkor om kompensationsåtgärder enligt 16 kap. 9 § p 3 miljöbalken för tillståndet.

De kompensationsåtgärder som Trafikverket åtagit sig i målet och de som nämnden härutöver föreslår, överensstämmer med de kompensationsåtgärder som nämnden tidigare föreslagit i processen om upphävande av del av reservatet.

Det som förvaltningen vill tydliggöra är att intrånget från Förbifartens vägområde, och det upphävande av reservatet som följer av det, motiverar omfattande kompensationsåtgärder.

Förvaltningen anser därför att mark- och miljödomstolen ska fastställa ett villkor som innebär att Trafikverket utöver de åtgärder de åtagit sig i ansökan, som kompensationsåtgärd ska rusta upp den historiska miljön kring Hägerstalunds gård.

Igelbäckens kulturresevat

Påverkan på reservatets värden

I Igelbäckens kulturresevat kommer viktiga natur- och kulturmiljöer att tas i anspråk i samband med bygget av Förbifart Stockholm. Värdefulla ädellövmiljöer, barrskogsmiljöer, betesmarker och fornlämningar kommer att påverkas eller försvinna helt.

Vid Hästa klack byggs på grund av markförhållanden en betongtunnel innan bergtunneln tar vid. Den byggs ovanifrån och alla natur- och kulturobjekt försvinner där, bland annat flera lokaler för den rödlistade arten backsippa som bara har några enstaka lokaler i hela Stockholms stad, samtliga i Igelbäckens kulturresevat.

Det nya läget för Akallalänken kommer att orsaka stora skador på det omgivande landskapet med spår av äldre tiders markanvändning. Vid Hjulstakorset kommer vägen att beröra ett flertal fornlämningar som delvis kommer att försvinna helt.

Enligt Trafikverkets redovisning kommer de delar av vägen som går i ytläge att skära av delar av spridningssambanden för eklevande arter mellan reservatet och områdena nordväst om vägen.

Flera värdefulla ek- och tallskogsmiljöer kommer att tas i anspråk vilket försvårar spridningen av arter knutna till dessa miljöer.

Tabell 3 i den kompletterande natur- och kulturmiljöutredningen för Igelbäckens kulturresevat visar att ca 20 ha kommer att tas i

anspråk under byggtiden, vilket motsvarar ca 5% av den totala ytan i reservatet.

Kompensation

Trafikverket har i sin ansökan åtagit sig följande kompensationsåtgärder i Igelbäckens kulturresevat:

- restaurering och skötsel av gamla gårdsläget vid Hästa gård
- framtagande av informationsskylt till Hästa gård
- att leda dränvatten till Igelbäcken från Hästatunneln
- anläggning av två nya grillplatser och två vedkyrkogårdar.

Kompensationsåtgärder är utförligt beskrivna och illustrerade i Trafikverkets natur- och kulturmiljöutredning för Igelbäckens kulturresevat (bilaga 3 i Trafikverkets yttrande).

Miljöförvaltningen är positiv till föreslagna åtgärder, men anser att Trafikverkets förslag till kompensationsåtgärder inte är tillräckliga med hänsyn till omfattningen av intrånget i resevatets natur- och kulturvärden.

Förvaltningen har tidigare föreslagit en återmeandring av en del av Igelbäcken, vilket skulle gynna både de biologiska och rekreativa värdena området. Det är en kostsam åtgärd, men förvaltningen anser att kostnaderna är rimliga i proportion till de skador i områdets natur- och kulturmiljö som blir en konsekvens av vägbygget.

Förvaltningen anser därför att mark- och miljödomstolen ska fastställa ett villkor som innebär att Trafikverket utöver de åtgärder de åtagit sig i ansökan, som kompensationsåtgärd ska projektera och genomföra en återmeandring av en del av Igelbäcken. Lämplig sträcka ska väljas från historiskt kartmaterial i samråd med miljöförvaltningen och Stadsmuseet.

Härutöver anser förvaltningen att huvudbyggnaden vid Hästa gård behöver restaureras. Gården ägs av staden och arrenderas för närvarande ut till Naturskog AB som bedriver Stockholms enda lantbruk på fastigheten. Det gamla boningshuset har höga antikvariska värden och skulle kunna bli en viktig målpunkt i resevatet. Med en varsam renovering skulle byggnaden exempelvis kunna nyttjas till café, gårdsbutik och informationslokal för att lyfta fram områdets historia och kulturvärden.

Förvaltningen anser att det vore önskvärt att Trafikverket som kompensationsåtgärd bidrar med resurser till restaureringen av det gamla boningshuset. Förvaltningen överlåter åt mark- och miljödomstolen att ta ställning till om det är rimligt att kräva detta

utöver åtgärden att genomföra en återmeandering av del av Igelbäcken som bör genomföras i första hand.

Grimsta naturreservat

Påverkan på reservatets värden

I Trafikverkets kompletteringar i bilaga 3 redovisas att grundvattensänkningen kan komma att påverka översilningsmarker inom reservatet negativt och kan på så sätt minska områdets biologiska mångfald, vilket förvaltningen anser bör leda till en rimlig kompensationsåtgärd inom projektets ram.

Trafikverket bedömer vidare att anspråkstagande av mark för friskluftintag kan anpassas så att konsekvenserna för naturmiljön blir små. Miljöförvaltningen håller med om att påverkan kan bli liten om stor hänsyn tas till värdefulla träd. Det gäller även utmed arbetsvägen där grövre ekar växer, vilka kräver skyddsåtgärder. Strandpromenaden kommer också att behöva stängas av för reservatets besökare under ca sex månader, vilket blir en olägenhet för besökarna. Det är av stor vikt att etableringstiden inte sammanfaller med högt besökarantal och fåglarnas häckningstid och att besökarna kompenseras i rimlig omfattning.

Angående påverkan på Grimsta naturreservat från hamnverksamheten på Lovön

Enligt Trafikverkets kompletteringar är det framförallt västra delen av reservatet som genom bullerpåverkan från hamnen på Lovön under byggskedet (som pågår i ca 5 år) kommer att påverkas på ett sätt som motverkar syftet att med reservatet vad gäller rekreation. Trafikverket redovisar att bullernivån inte överstiger bakgrundsvärdena, men skriver också att bullermönstret kommer att ändras och att det därför kan upplevas mer påtagligt för besökarna.

Kompensation

Trafikverket anser sammanfattningsvis att konsekvenserna av anläggandet av friskluftintag liksom av bullerförändringen är obefintliga. Verket har dock, enligt den kompletterade ansökan åtagit sig följande kompensationsåtgärder:

- Grillplats med bord och bänk
- 2 sittplatser
- 1 informationsskylt

Miljöförvaltningen anser att olägenheten vad gäller framkomlighet utmed strandpromenaden samt risken för negativ upplevelse av buller bör beaktas av domstolen och att kompensationsåtgärder bör utföras i relation till detta. Vidare anser förvaltningen att risken för påverkan på översilningsmarker inom reservatet bör uppmärksammas och en rimlig kompensationsåtgärd som stärker biologiska värden kopplade till områdets fuktiga miljöer bör utföras.

Miljöförvaltningen anser mot bakgrund av det anförda att mark- och miljödomstolen ska fastställa villkor som innebär att Trafikverket utöver det som de tidigare åtagit sig som kompensationsåtgärder ska:

- Utföra punktvis förstärkning av underlaget på strandpromenaden ca 3 km.
- Anlägga en mindre naturdamm vid Kaananbadet ca 200 m² och 1,5 m djup.

Om någon av åtgärderna ska utföras av reservatets förvaltare, i det här fallet Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltning behöver Trafikverket bidra med projektledning, inventering och projektering. Samtliga anläggningar bör drifas av Trafikverket. Det finns inte resurser för detta på stadsdelsförvaltningen.

16 Villkor 2.9.1 om luftburet buller

Trafikverkets villkorsförslag med bl.a. de justeringar som de hänvisar till i sitt svar nedan kan läsas i sin helhet på sid. 111 – 112 i bilaga 1 i föreliggande tjänsteutlåtande.

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid. 29):

a) Trafikverket ges tillfälle att närmare redovisa innebörden av villkoret och om det behöver förtydligas. Det gäller särskilt innehållet i tredje stycket i villkor 2.9.1.

Trafikverkets svar:

Trafikverket förtydligar förslaget till villkor som motsvarar tredje stycket i villkor 2.9.1 och 2.9.2, (p 28 och 29) enligt följande:

28 [...] Om Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggplatser riskerar att överskridas under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska boende som riskerar att beröras av sådant överskridande erbjudas möjlighet till tillfälligt boende alternativt tillfällig vistelse. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock senast tre veckor innan.

29. [...] Riskeras ett överskridande av bullernivåer inomhus under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska boende erbjudas möjlighet till tillfälligt boende alternativt tillfällig vistelse. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock senast tre veckor innan.

Förvaltningens synpunkter:

Miljöförvaltningen är positiv till Trafikverkets förtydligande av vilka kriterier som ska gälla för att boende ska erbjudas möjlighet till tillfälligt boende vid överskridande av ljudkraven för luftburet buller (villkor 2.9.1, p 28) och stomljud (villkor 2.9.2, p 29).

I Trafikverkets tidigare villkorsförslag angavs att överskridande av bullernivåer inomhus under mer än en vecka skulle ligga till grund för ett erbjudande om tillfälligt boende. Det är också det kriteriet som hittills tillämpats vid byggnationen av andra stora infrastrukturprojekt inom staden. Förvaltningen anser dock att det nu föreslagna förtydligandet är tydligare vad gäller de förutsättningar som ska gälla för att boende ska erbjudas evakuering. Förvaltningen tillstyrker därför Trafikverkets nu föreslagna ändring.

Förvaltningens synpunkter gällande Trafikverkets övriga förtydligande av villkor 2.9.1 om luftburet buller:

Utöver Trafikverkets förtydligande ovan, gällande kriterier för erbjudande om tillfälligt boende, har Trafikverket även gjort en ändring i villkorets andra stycke. Den tidigare lydelsen;

"... Arbeten som kan medföra störningar för boende på grund av luftburet buller ska i huvudsak utföras kl. 07.00–19.00 helgfri måndag–fredag. Sådana arbeten får även utföras på annan tid som tillsynsmyndigheten medger..."

har nu ersatts med följande:

"... Arbeten som riskerar att medföra buller som överskrider Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggplatser (NFS 2004:15) får endast utföras helgfri måndag till fredag kl. 07–19. I samråd med tillsynsmyndigheten får sådana arbeten även utföras på annan tid..."

Miljöförvaltningen vill först av allt uppmärksamma att den nu föreslagna ändringen är motsägelsefull på så sätt att det i första meningen anges att överskridanden av bullernormen *endast* får ske på helgfri måndag till fredag kl. 07–19 samtidigt som det av den följande meningen framgår att arbeten även får utföras på annan tid efter samråd med tillsynsmyndigheten. Förvaltningen anser att den ursprungliga lydelsen är tydligare då den bättre tar hänsyn till möjligheten till avsteg från de angivna arbetstiderna genom att ange att arbeten "i huvudsak" ska utföras på dagtid vardagar istället för att de "endast" får utföras på motsvarande tid.

Förvaltningen anser vidare att det även bör uppmärksammas att det har en viss betydelse för närboendes bullersituation att Trafikverket ändrar det tidigare villkorsförslagets lydelse *"Arbeten som kan medföra störningar för boende..."* med *"Arbeten som riskerar att medföra buller som överskrider Naturvårdsverkets riktlinjer för buller..."*. Enligt förvaltningen öppnar denna till synes marginella justering upp för att byggarbeten som kan medföra bullerstörningar kommer kunna bedrivas även under övrig tid så som t.ex. på helger mellan kl. 07-22.

Detta är en följd av att Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller saknar riktvärden för momentana ljud under dag- och kvällstid (kl. 07 – 22). I och med det kommer Trafikverkets villkorsförslag kunna innebära en ökad risk för bullerstörningar för närboende på framför allt helger även om Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller kan innehållas.

En situation som belyser på vilket sätt Trafikverkets förslag till ändring ger ändrade förutsättningar för närboende jämfört med den tidigare formuleringen är t.ex. om bullrande byggarbeten behöver utföras på en helg med start kl. 07.00 på morgonen. I dessa fall är det normalt förekommande bakgrundsljudet i bostadsområdena i regel betydligt lägre än senare på dagen. Eftersom ljud från byggarbeten ofta alstrar momentana ljud och därmed urskiljer sig från det vanliga bakgrundsljudet, så innebär arbeten på helgmornar att närboende kan riskera att väckas och att deras möjlighet till återhämtning därför kan bli begränsad.

Trafikverkets ursprungliga villkorsförslag innebär att Trafikverket behöver samråda med miljöförvaltningen i enlighet med framtagna rutin för arbeten utanför ordinarie arbetstid innan helgarbeten som alstrar buller får påbörjas. Rutinen, som Trafikverket tagit fram i samråd med bl.a. miljöförvaltningen, innebär att Trafikverket ska inkomma med en ansökan till förvaltningen där det bl.a. ska anges motiv till att arbetet måste utföras på annan tid än normalt, beräknade bullernivåer, åtgärder för att dämpa buller och hur boende ska informeras. Miljöförvaltningen svarar på en sådan ansökan genom att tillstyrka eller avstyrka arbetet. I vissa fall tillstyrks arbetena tillsammans med någon form av villkor. En vanlig synpunkt vid hanteringen av ansökningar om helgarbeten är att förvaltningen meddelar att bulleralstrande byggarbeten nära bostadshus inte får påbörjas före kl. 09. Detta med åtanke på risken för väckning av närboende.

Trafikverkets nu föreslagna ändring av villkoret innebär däremot att byggarbeten som alstrar momentana ljud och som riskerar att väcka och/eller störa närboende på helgmorgnar får utföras utan att föregås av ett sådant samrådsförfarande. Det är en följd av att Trafikverket nu hänvisar till Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller som saknar riktvärden för momentana ljud under dag- och kvällstid (kl. 07 – 22).

Förvaltningen anser mot bakgrund av ovanstående att det av Trafikverket justerade villkoret antingen behöver förenas med ytterligare restriktioner gällande momentana ljud på helger mellan kl. 07-09 och kl. 19-22, eller att Trafikverkets tidigare villkorslydelse ska fastställas av domstolen.

Förvaltningen förordar att den tidigare villkorslydelsen fastställs då den även stämmer bättre överens med det arbetssätt som tillämpas i andra stora byggprojekt inom staden och som innebär att alla bullrande arbeten som behöver utföras utanför projektens ordinarie arbetstider ska godkännas först efter samråd med tillsynsmyndigheten. Det vill säga inte bara i de fall byggarbetena förväntas alstra ljud som överskrider Naturvårdsverkets riktvärden. Den ursprungliga lydelsen är som redan nämnt också tydligare i och med att den bättre tar hänsyn till möjligheten till avsteg från de angivna arbetstiderna.

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid. 30):

b) Trafikverket föreslår i andra stycket andra meningen i villkor 2.9.1 att arbeten som kan medföra störningar för boende på grund av luftburet buller får utföras på annan tid än helgfri måndag–fredag kl. 7–19 som tillsynsmyndigheten medger. I villkor 2.9.2 om stomljud föreslås att överskridanden får ske efter samråd med tillsynsmyndigheten. Innebär förslaget i 2.9.1 att avvikelser får ske efter samråd med tillsynsmyndigheten eller efter beslut av tillsynsmyndigheten? Är avsikten att det ska vara en skillnad mellan 2.9.1 och 2.9.2 i detta avseende?

Trafikverkets svar:

Trafikverket har noterat att mark- och miljödomstolen i dom 2012-08-31 i mål nr M 2301-07, 1659-07 och 4128-08 angivit att överskridanden får ske efter beslut av tillsynsmyndigheten. Detta innebar en nyordning i förhållande till den väl etablerade rutin för hantering av dessa frågor genom samråd mellan Trafikverket och tillsynsmyndigheten som tillämpats i flertalet infrastrukturprojekt. Såväl Trafikverket som tillfrågade tillsynsmyndigheter befarar att denna nyordning kommer att leda till ökad administration och betydande risk för fördröjningar – förlängd störningstid - i projekten. Trafikverket har uppfattat domen så att mark- och miljödomstolen ansett att uttrycket "efter samråd med" givit Trafikverket alltför stort utrymme för att fatta det slutliga avgörandet utan att behöva beakta tillsynsmyndighetens synpunkter.

Trafikverket finner det angeläget att bibehålla den hantering av eventuella överskridanden med samråd som fungerat mycket väl, men har samtidigt förståelse för mark- och miljödomstolens synpunkter. Trafikverket föreslår därför att villkoret istället för "*efter samråd med*" utformas "*i samråd med*", vilket ger tillsynsmyndigheten ett bestämmande inflytande över dessa frågor utan krav på formellt beslut.

Trafikverket omformulerar i enlighet därmed förslagen till villkor för 2.9.1 och 2.9.2 (p 28 och 29).

Trafikverket redovisar i bilaga 12, rutinen "Arbete utanför ordinarie arbetstid", vilken är utarbetad för projektet och överensstämmer med den rutin som använts vid andra större infrastrukturprojekt för hantering av arbeten utanför ordinarie arbetstid.

Förvaltningens synpunkter:

Miljöförvaltningen delar Trafikverkets uppfattning att rutinen gällande hantering av arbeten utanför ordinarie arbetstid, som i vissa fall även innebär överskridande av gällande bullerkrav, fungerat mycket väl.

Rutinen har tagits fram av Trafikverket i samråd med bl.a. miljöförvaltningen och innebär att Trafikverket ska lämna in en ansökan om att få utföra arbeten utanför ordinarie arbetstid när sådant behov uppkommer inom ett byggprojekt. Rutinen har nu används av Trafikverket under många år i samband med byggnationen av bl.a. Norra Länken, Citybanan och nya E18 Hjulsta-Kista. Miljöförvaltningens erfarenhet av denna tillämpning är att Trafikverket i samtliga fall följt de synpunkter, begränsningar och enstaka avslag som förvaltningen meddelat. Nämnden har av detta skäl aldrig heller behövt förelägga Trafikverket att vidta rättelse i detta avseende. Mot bakgrund av det väl fungerande samrådsförfarandet anser förvaltningen att det inte finns något skäl att nu formalisera hanteringen av Trafikverkets ansökningar genom att ersätta samrådet med mer formella beslut.

Det bör dessutom uppmärksammas att ett krav på beslut från tillsynsmyndigheten istället för ett samrådsförfarande i detta fall inte heller ger någon direkt fördel för de närboende. Tvärtom riskerar ett beslut att vara missvisande genom att formella beslut är överklagningsbara. Boende som blir informerade om ett beslut om arbete utanför ordinarie arbetstid kan därför uppfatta det som att de har möjlighet att påverka arbetsgången genom att överklaga. I själva verket behöver arbeten som ska utföras utanför ordinarie arbetstid oftast utföras relativt omgående (inom någon dag till någon vecka). Detta innebär att ett beslut för sådana arbeten även behöver förenas med omedelbar verkställighet för att t.ex. inte riskera förseningar i

projektet. Ett överklagande skulle i dessa fall därmed inte leda till någon skillnad för de klaganden eftersom arbetena i de allra flesta fallen redan skulle vara avslutade när ett överklagande hunnit avgöras. Enda resultatet skulle därmed bli en ökad administration för samtliga parter utan någon nytta för varken miljön eller människors hälsa.

Mot bakgrund av ovanstående tillstyrker förvaltningen Trafikverkets förslag att i villkoren gällande luftburet buller samt stomljud ange att avvikelser från projektets arbetstider får medges ”i samråd med” tillsynsmyndigheten. Förvaltningen tolkar liksom Trafikverket att denna ändring innebär en viss skärpning jämfört med tidigare lydelse även om innebörden vad gäller hanteringen av arbeten utanför ordinarie arbetstid i huvudsak är den samma som tidigare. Det vill säga att avsteg från projektets arbetstider inte får göras förrän Trafikverket samrått med tillsynsmyndigheten i enlighet med framtagna rutiner. Förvaltningen delar också Trafikverkets uppfattning att en sådan formulering ger tillsynsmyndigheten ett tillräckligt stort inflytande över dessa frågor utan krav på ett formellt beslut. I det fall Trafikverket och förvaltningen inte kommer överens har nämnden redan möjlighet att förelägga Trafikverket.

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid.30):

c) Hur avser Trafikverket att informera sakägare om överskridanden i fråga om buller? Hur lång tid i förväg?

Trafikverkets svar:

Erbjudandet om tillfälligt boende alternativt tillfällig vistelse ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock senast 3 veckor innan vilket framgår av Trafikverkets villkorsförslag.

Trafikverket kommer under byggskedet att ha kommunikatörer som arbetar lokalt. Dessa kommer bl.a att lämna information om arbete utanför ordinarie arbetstid till de boende i närområdet. Dessa kommer även i övrigt att fungera som kontaktpersoner mellan markägare/boende och Trafikverket. Frågor om information till de boende kommer också att regleras i det kontrollprogram för projektet som ska utarbetas i samråd med tillsynsmyndigheten.

Förvaltningens synpunkter:

Miljöförvaltningen har goda erfarenheter av Trafikverkets informationsarbete i andra infrastrukturprojekt och har inget att invända mot Trafikverkets svar.

17 Villkor 2.9.3 om vibrationer

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid 31):

Trafikverket uppgav vid den muntliga förberedelsen att domstolen bör tillämpa den version av svensk standard för vibrationer som gäller när målet avgörs. Trafikverket ska ge in ett exemplar av den version som för närvarande gäller för vibrationer.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att tillämpa gällande Svensk standard SS 4604866:2011 Vibrationer och stöt – Riktvärde för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader, en kopia av förstasidan av denna inges som bilaga 13 till denna inlägga. Beskrivningen av standarden kan beställas på: www.sis.se.

Förvaltningens synpunkter:

Förvaltningen anser att det är bra att det klargjorts vilken utgåva av standarden som ska tillämpas under byggtiden av Förbifarten. Förvaltningen tillstyrker även att det är version 3 av standarden, d.v.s. den senaste gällande utgåvan, som ska tillämpas.

18 Villkor 2.9.4 om utsläpp till vatten och villkor 2.4.2 om tillförsel av vatten till ytvattendrag

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid 31):

a) Vilka bedömningar har gjorts av grundvattenbortledningens påverkan på vattendrag? Var i underlaget görs dessa bedömningar?

Trafikverkets svar:

Den beräknade grundvattenbortledningen har längs hela sträckan relaterats till vattenbalanser för de olika delavrinningsområden som passerar. Den förlust av vatten som grundvattenbortledningen står för har ställts i relation till övriga vattentillgångar och eventuell påverkan på dem. Där ytvattendrag passerar har risken att påverka tillflödet till dem beaktats. De principer Trafikverket utgått ifrån vid denna bedömning redovisas i PM Hydrogeologi, s. 9 – 10. Det har längs hela sträckningen inte identifierats några platser där grundvattenbortledningens påverkan på ytvattendrag innebär en risk för negativ konsekvens. Eftersom flödet i Sätraån respektive Igelbäcken är alltför lågt redan idag har risken för påverkan beskrivits för dessa områden. Risken att grundvattenbortledningen påverkar flödet i Sätraån beskrivs i MKB Vattenverksamhet, under avsnitt "Naturmiljö" på s. 70 och risken för påverkan på Igelbäcken under "Naturmiljö" på s. 132.

Förvaltningens synpunkter:

När det gäller grundvattenbortledning i de berörda natur- och kulturresevatnen anser förvaltningen att man bör utgå från den helhetsbedömning som beskrivs i bilaga tre i Trafikverkets kompletterande ansökan "Åtgärder inom berörda reservat".

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid 31):

b) I avsnitt 3.1.5.9 i Trafikverkets yttrande i juni 2012, aktbil. 384, anges att verket behöver före byggstart komma överens med tillsynsmyndigheten om vilka kvalitetskrav som ska vara uppnådda för att dränvatten och processvatten från schakt i jord och berg ska få infiltreras utanför schakt. Trafikverket ges tillfälle att klargöra sitt yrkande i denna del (jämför andra meningen i villkor 2.9.4). Kan det vara lämpligt att delegera frågan till tillsynsmyndigheten med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken?

Trafikverkets svar:

Trafikverket anser att det är lämpligt att hantera frågan enligt domstolens förslag och justerar tidigare ingivet förslag till villkor enligt p. 32 i avsnitt G. VILLKOR OM UTSLÄPP TILL VATTEN, Skyddsinfiltration vid schakter.

Förvaltningens synpunkter:

Trafikverket har gjort följande tillägg till sitt villkorsförslag för skyddsinfiltration vid schakter:

”... Länsstyrelsen får, med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken, besluta om vilka kvalitetskrav som ska vara uppnådda för att dränvatten och processvatten från schakt i jord och berg ska få infiltreras utanför spont.”

Miljöförvaltningen har inget att invända mot att frågan om kvalitetskraven delegeras till tillsynsmyndigheten. Det stämmer därmed även överens med den hantering av frågan som hittills omfattats av miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn av infrastrukturprojekt. Även om själva infiltrationen av vatten utgör vattenverksamhet så har såväl länsstyrelsen som miljöförvaltningen i andra infrastrukturprojekt ansett att frågan om vattnets kvalitet ska hanteras inom ramen för miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn, detta oavsett om det gällt vatten som ska infiltreras eller släppas ut till en ytvattenrecipient. Förvaltningen anser därför att det i villkoret inte bör pekas ut vilken tillsynsmyndighet som ansvarar för frågan om vattnets kvalitet utan att det istället bör anges att det är ”tillsynsmyndigheten” som ska besluta om kvalitetskraven.

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid. 32):

c) I villkor 2.4.2 föreslås att Trafikverket i driftskedet får leda dränvatten till Sättraån och Igelbäcken om tillsynsmyndighetens krav på vattenkvalitet kan innehållas. Förslaget har samband med tillståndsyrkande 1.7. Kan det vara lämpligt att delegera frågan om utsläppsmängd och krav på vattenkvalitet till tillsynsmyndigheten med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken?

Trafikverkets svar:

Efter vidare projektering av föreslagen kompensationsåtgärd att leda dränvatten till Sättraån har Trafikverket beslutat att inte genomföra denna åtgärd.

Trafikverket anser att det är lämpligt att hantera frågan enligt domstolens förslag och justerar tidigare ingivet förslag till villkor 2.4.2. VILLKOR KOPPLADE TILL SKYDDSOMRÅDE, Tillförsel av vatten till Igelbäcken (P.23).

Förvaltningens synpunkter:

Trafikverket har gjort följande tillägg till sitt villkorsförslag gällande tillförsel av vatten till Igelbäcken:

"... Länsstyrelsen får, med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken, besluta om utsläppsmängd och vilka kvalitetskrav som ska vara uppnådda för att Trafikverket får leda dränvatten till Igelbäcken."

Förvaltningen anser att det i villkoret inte bör preciseras vilken tillsynsmyndighet som ansvarar för att fatta beslut om vilka krav dränvattnet ska uppfylla. Skälen för detta ställningstagande är de samma som anförts i förvaltningens svar under fråga 18 b) ovan.

Vad gäller Trafikverkets beslut att Sättraån inte längre ska omfattas av deras tidigare förslag till kompensationsåtgärd så hänvisas till förvaltningens svar och yrkande gällande kompensationsåtgärder i Sätterskogens reservat under avsnitt 6 "Yrkande 1.9 om skyddade områden" i detta tjänsteutlåtande.

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid. 32):

d) Om avledning av dränvatten kan ske först när Förbifarten är i drift, bör domstolen besluta i fråga om krav på skyddsåtgärd, t.ex. tillförsel av renvatten, vid oacceptabel negativ påverkan på vattendrag under byggskedet?

Trafikverkets svar:

Eftersom det inte identifierats något vattendrag där tillförsel av vatten troligen kommer att behövas som skyddsåtgärd på grund av grundvattenbortledningen har Trafikverket inte föreslagit sådana. De två vattendrag som nämnts särskilt på grund av deras låga vattenföring idag, Sättraån och Igelbäcken, har redan idag tillförsel av dricksvatten under delar av året. Om en påverkan från den kommande grundvattenbortledningen skulle konstateras vore den lämpligaste åtgärden att justera detta befintliga vattentillskott. Denna fråga kan hanteras genom tillsynen inom kontrollprogrammet.

Förvaltningens synpunkter:

När det gäller Igelbäcken har förvaltningen inget att invända mot att frågan om påverkan på vattennivå och vattentillförsel hanteras inom ramen för kontrollprogrammet. Trafikverket har i sin ansökan åtagit sig att utföra skyddsåtgärder under byggskedet, framförallt i Hansta vid omläggning av Stordiket för att skydda groddjursmiljöerna där.

När det gäller grundvattenbortledning i Sätmaskogens naturreservat vill förvaltningen hänvisa till den helhetsbedömning av påverkan på naturreservatets fuktiga miljöer på grund av grundvattenbortledning, som beskrivs i bilaga tre i Trafikverkets ansökan. Förvaltningen anser, utifrån denna bedömning, att Trafikverket bör åta sig en kompensationsåtgärd för den totala påverkan på reservatet på grund av grundvattenbortföring, vilket närmare klargörs under avsnitt 6 ”Yrkande 1.9 om skyddade områden” i detta tjänsteutlåtande. Sätmaskåen bör dock ingå som en kontrollpunkt i ett kontrollprogram, där lämpliga skyddsåtgärder framgår.

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid. 32):

e) Enligt PM Miljökvalitetsnormer vatten, bilaga 8 till Trafikverkets yttrande i juni 2012, aktbil. 384, ska länshållningsvatten från arbetsytor i byggskedet släppas ut i Spångaån/Bällstaån, Edsviken och Mälaren. Vad är länshållningsvatten från arbetsytor? Vilken vattenkvalitet bör i så fall gälla?

Trafikverkets svar:

Med länshållningsvatten från arbetsytor avses drän- och processvatten från schakter i jord samt dagvatten från öppna arbetsområden och etableringsområden. Det handlar *inte* om länshållningsvatten (tillrinnande grund-, dag- och processvatten) vid sprängningsarbeten varken från tunnelentreprenaderna eller vid schakter p.g.a. kvävehalterna. Det länshållningsvattnet går till spillvattennätet.

Kvaliteten på det länshållningsvatten som leds till Spångaån/Bällstaån, Edsviken och Mälaren kommer att regleras i de kontrollprogram för dels länshållningsvatten, dels recipientkontroll som Trafikverket avser ta fram i samråd med tillsynsmyndigheterna innan byggnationen påbörjas.

För att innehålla kvalitetskraven kommer allt länshållningsvatten från schakter och öppna arbetsområden samt etableringsområden att ledas via en behandlingsanläggning med bl.a. oljeavskiljning och sedimentation innan det sedan släpps vidare till recipient.

Förvaltningens synpunkter:

Förvaltningen har inget att invända mot att frågan om vattenkvalitet för utsläpp av länshållningsvatten till ytvattenrecipienter hanteras inom ramen för det kontrollprogram som nämnden kommer förelägga Trafikverket. Det är också på motsvarande sätt som frågan hanterats hittills för Trafikverkets övriga infrastrukturprojekt inom Stockholms stad i de fall de haft direktutsläpp till recipienter. En diskussion om vattenkvaliteten för bl.a. länshållningsvatten har för övrigt redan inletts mellan Trafikverket, berörda miljökontor och länsstyrelsen.

19 Villkor 2.10 om kontroll

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid. 33):

Trafikverket ges tillfälle att redovisa ett utkast till kontrollprogram för projektet. Utkastet bör, så långt det är möjligt i detta skede, redovisa huvuddragen i kontrollprogrammet. Ett mer utvecklat utkast till kontrollprogram bör redovisas senast vid kommande huvudförhandling.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att ta fram ett övergripande kontrollprogram som är av strategisk art och dess främsta uppgift är att för tillsynsmyndigheten övergripande visa hur Trafikverket avser kontrollera att ställda miljökrav efterföljs vid byggandet av Förbifart Stockholm. Kontrollprogrammet är generellt skrivet för byggskedet av hela trafikleden inklusive anläggande av tre stycken tillfälliga hamnar och ligger i sin tur till grund för Trafikverkets kontrakt med entreprenörerna. Till det övergripande kontrollprogrammet kommer det att finnas bilagor där miljöaspekterna beskrivs mer i detalj. Där beskrivs vilka krav som gäller, förfaringssätt eller metod/metodik för att hantera aktuell miljöaspekt, vilken typ av kontroll som ska genomföras, åtgärder som ska vidtas vid överskridanden, rapportering/redovisning samt hur dokumentationen ska göras. Detta kommer att redovisas mer utförligt vid kommande huvudförhandling.

För varje entreprenad ställs miljökrav som i detalj beskriver hur miljöarbetet bedrivs utifrån varje entreprenads förutsättningar. Entreprenören följer de kontraktssenliga miljökraven och inför kraven i sin miljöplan som beskriver hur kontroll, rutiner, tillvägagångssätt och ansvarsfördelning ska ske under entreprenadtiden. Miljöplanen ska godkännas av Trafikverket.

Kontroll av ställda krav utförs genom antingen mätning/provtagning eller besiktning. Trafikverket utför mätningar/provtagningar men även entreprenören utför detta inom ramen för sin egenkontroll och enligt de miljökrav som ställs i kontraktet. Samtliga kontrollaktiviteter dokumenteras.

Trafikverket kontrollerar entreprenören och därmed att miljökraven efterlevs genom kontinuerliga miljöronder på arbetsplatsen samt återkommande kvalitets- och miljörevisioner. Trafikverket avser också att genomföra s.k. riktade inventeringar för att säkerställa efterlevnaden av miljökraven. I de riktade inventeringarna koncentreras kontrollen på ett miljökrav i taget t.ex. bullerkravet. De riktade inventeringarna genomförs samtidigt för alla pågående entreprenader.

Miljöaspekter som behandlas i kontrollprogrammen:

- Luftburet ljud, stömljud och komfortvibrationer
- Länshållningsvatten
- Recipientkontroll
- Hamnanläggningar och sjötransporter
- Kemikalier och material
- Kemisk injektering
- Grundvatten och sättningar
- Förorenad mark
- Kommunikation och tredjeman
- Energieffektivitet
- Natur och ekologi

- Antikvariskt
- Avfall

Kontrollprogrammen utarbetas i samråd med:

- Länsstyrelsen i Stockholms län
- Miljöförvaltningen i Stockholm
- Miljö och samhällsbyggnad i Huddinge
- Miljö- och hälsoskyddskontoret i Ekerö
- Bygg- och miljöförvaltningen i Järfälla
- Miljö- och byggnadskontoret i Sollentuna

Arbetet är påbörjat och regelbundna möten hålls med berörda tillsynsmyndigheter.

Förvaltningens synpunkter:

Miljöförvaltningen har många års erfarenheter av Trafikverkets arbete med att hantera störningar från den miljöfarliga verksamheten under byggtiden av infrastrukturprojekt inom staden. Ända sedan bygget av Södra länken har detta gjorts med stöd av kontrollprogram som Trafikverket (tidigare Vägverket och Banverket) tagit fram i samråd med bl.a. miljöförvaltningen och som nämnden förelagt verket att följa. Samrådsmöten har påbörjats flera år innan planerad byggstart och därefter har Trafikverket förelagts av nämnden att följa de upprättade kontrollprogrammen. När byggnationen kommit igång har förvaltningen och Trafikverket regelbundna möten med platsbesök för att bl.a. tillse att verket följer de krav som angetts i respektive kontrollprogram. Utöver dessa möten upprättar Trafikverket kvartalsrapporter där eventuella avvikelser från gällande krav sammanställs tillsammans med en förklaring till avvikelserna och vidtagna åtgärder. Förvaltningen anser att detta arbetssätt har fungerat mycket väl och kan inte se att eventuella villkor som meddelas av domstolen för den miljöfarliga verksamheten skulle ge någon ökad miljö- och hälsonytta jämfört med de krav som kan ställas genom kontrollprogram. Det bör inte heller föreligga några juridiska hinder för domstolen att låta den icke tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheten hanteras inom ramen för kontrollprogram.

Vad gäller behovet av insyn för sakägare bör detta anses bli tillgodosett inom ramen för dels den redogörelse som hittills ingetts i målet gällande kraven och hanteringen av störningar under byggtiden från den miljöfarliga verksamheten, dels den redovisning av kontrollprogram som Trafikverket kommer inge till domstolen i samband med kommande huvudförhandling.

Mot bakgrund av ovanstående, samt det faktum att störningarna från byggnationen kräver en flexibel hantering, så vidhåller förvaltningen nämndens tidigare yrkande att hanteringen av

störningar från den miljöfarliga verksamheten under byggskedet av Förbifarten i första hand bör regleras i kontrollprogram och inte genom villkor. Av tidigare skriftväxling (aktbilaga 384) framgår det att förutsatt att domstolen delar nämndens uppfattning i denna fråga så har Trafikverket inte något att erinra mot nämndens yrkande.

I det fall domstolen ändå väljer att meddela villkor för den miljöfarliga verksamheten är det viktigt att de är flexibla. Detaljerade villkor riskerar att ge en hantering som är fyrkantigt med ökad administration och åtalsanmälningar, utan att nödvändigtvis ge någon ökad nytta för varken miljön eller människors hälsa.

24 Reningsanläggningar

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid. 39):

Enligt ansökan ska reningsanläggningar för dränvatten anläggas i anslutning till arbetstunnlar. Vid hamnarna ska reningsanläggningarna även användas för använt processvatten och dagvatten. Trafikverket ges tillfälle att svara på följande frågor.

a) Hur hanteras processvatten vid arbetstunnlar som inte ansluter till hamnarna?

Trafikverkets svar:

Detta sker på samma sätt som vid arbetstunnlarna som ansluter till hamnar. Det processvatten som används vid tunnelbyggnationen blandas med dränvatten och leds bort som ett länshållningsvatten. Detta kommer att passera en behandlingsanläggning innan det leds vidare till spillvattennätet. En behandlingsanläggning består av sedimentation och oljeavskiljning (ev. pH justering vid behov). Länshållningsvattnet ska klara länsstyrelsens krav och provtagning genomförs för att verifiera detta.

Förvaltningens synpunkter:

Förvaltningen är positiv till att processvattnet ska genomgå oljeavskiljning och sedimentation innan vattnet avleds vidare till spillvattennätet. Hanteringen av processvattnet stämmer därmed även överens med hanteringen i Trafikverkets övriga infrastrukturprojekt inom staden. Eftersom detta vatten ska avledas till spillvattennätet, och därefter till det kommunala avloppsreningsverket, anser förvaltningen dock att frågan om krav på vattnets kvalitet i detta fall bör vara en fråga för VA-huvudmannen och inte länsstyrelsen.

C Bemötande av synpunkter i mål M3342-11, 3343-11, 3345-11 och 3346-11

2.5 Stockholms stad Miljö- och hälsoskyddsnämnden (sid. 69)

Trafikverkets sammanfattning av nämndens yttrande

(MHN 2012-09-25)

Tillstånd och dispenser rörande Hansta och Sätmaskogens naturreservat (yttrande 3.1.-5): Trafikverket har inte tillmötesgått nämndens synpunkt att samtliga tillstånd och dispenser som rör Hansta och Sätmaskogens naturreservat ska prövas av mark- och miljödomstolen. Mot bakgrund av att Trafikverket kommer att ta fram en samlad plan i enlighet med nämndens önskemål samt att förvaltningen anser att Trafikverkets skäl gällande tidsbegränsningar av dispenser enligt 7 kap 7§ miljöbalken är rimliga, godtar emellertid förvaltningen att tidigare yrkande 1.2 om att samtliga tillstånd och dispenser ska ställas till mark- och miljödomstolen utgår.

Kriterier för erbjudande om tillfälligt boende: Förvaltningen tillstyrker Trafikverkets förslag i denna fråga.

Ljudkrav måndag-fredag kl 19-22 samt lördagar kl 9-17: Förvaltningen påpekar att nämndens förslag till ändring av ljudnivån på vardagar kl 19-22 inte är avsett att utgöra en begränsning av arbetstiderna utan en nivå där evakuering ska erbjudas boende om värdet överskrider. Förvaltningen vidhåller att 40 dB(A) ska utgöra den gräns på vardagar mellan kl 19-22 då boende, som utsätts för stömljud över denna nivå under mer än en vecka, ska erbjudas tillfälligt boende samt att bullrande byggarbeten som överskrider 35dB(A) i huvudsak ska utföras under dagtid på helgfri måndag-fredag på samma sätt som andra stora byggprojekt i staden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hänvisar till vad som tidigare anförts i denna fråga och vidhåller tidigare redovisat villkorsförslag med de justeringar som redovisas i detta yttrande.

Förvaltningens synpunkter:

Tillstånd och dispenser rörande Hansta och Sätmaskogens naturreservat

Miljöförvaltningen menar att kompensationsåtgärder ska utföras om åtgärder för med sig negativ påverkan på ett sätt som motverkar reservatets syfte på något märkbart sätt. Kompensationsåtgärder bör också utföras där negativ påverkan riskeras på ett sätt som motverkar reservatets syfte, även om påverkan inte påvisas inom byggprojektets tidsram, till exempel kan påverkan av grundvattensänkning märkas långt senare, efter projektslut, då möjlighet till kompensation inte längre finns

Av 16 kap. 9 § p 3 miljöbalken följer att tillstånd enligt miljöbalken får förenas med skyldighet att utföra eller bekosta särskilda åtgärder för att kompensera det intrång i allmänna intressen som verksamheten medför.

Miljöförvaltningen anser att mark- och miljödomstolen inom ramen för sin prövning, med stöd av 16 kap. 9 § 3 p miljöbalken, bör ta ställning till lämpliga kompensationsåtgärder som ska vidtas med anledning av det intrång som kommer att ske inom naturreservaten. Dessa kompensationsåtgärder kan med fördel fastställas som villkor för tillståndet och sedan ligga till grund för en eventuell prövning enligt 7 kapitlet.

Kriterier för erbjudande om tillfälligt boende

Miljöförvaltningen har inget mer att tillföra i denna del utöver de synpunkter som redan framförts över Trafikverkets svar på domstolens fråga 16a).

Ljudkrav måndag-fredag kl 19-22 samt lördagar kl 9-17

Miljöförvaltningen vidhåller nämndens tidigare yrkande att boende, som utsätts för stomljud över 40 dB(A) vardagar mellan kl. 19-22 under mer än en vecka, ska erbjudas tillfälligt boende.

Eftersom det inte är tekniskt möjligt att genom bullerdämpande åtgärder begränsa stomljud så har valet av riktvärden för stomljud enligt miljöförvaltningen främst betydelse för att avgränsa kretsen av dem som ska erbjudas evakueringsbostäder. Nämndens förslag till ändring av ljudkraven för stomljud på vardagskvällar innebär därför inte heller att det kommer ske någon fördröjning av projektet. En skärpning av ljudkravet med 5 dB(A) jämfört med Trafikverkets förslag kommer endast att innebära en viss merkostnad för projektet till följd av att fler evakueringslägenheter kommer behöva tillhandahållas. Det torde dock röra sig om en marginell merkostnad jämfört med den fördyring på 200-400 miljoner kronor som Trafikverket räknat på om stomljudsalstrande arbeten inte skulle få utföras efter kl. 19.00 på vardagskvällar.

När det gäller nämndens förslag till ändring av stomljudsnivån till 35 dB(A) istället för 45 dB(A) på lördagar mellan kl. 09.00 – 17.00, så vidhåller förvaltningen nämndens yrkande att stomljudsalstrande byggarbeten som överskrider 35 dB(A) i huvudsak ska utföras under dag- och kvällstid på helgfri måndag – fredag så att personer som berörs av störningarna under Förbifartens byggtid så långt som möjligt ska ges förutsättningar till återhämtning under helgerna. Detta är särskilt angeläget att ta hänsyn till när det gäller stomljudsalstrande arbeten eftersom det varken är tekniskt möjligt att begränsa stomljud eller möjligt för boende att undkomma stomljud genom t.ex. byte av rum på motsvarande sätt som kan göras för luftljud. Stomljud skiljer sig även från bakgrundsljudet utomhus som framför allt utgörs av luftljud. Att den normala

arbetstiden förläggs till helgfria vardagar stämmer också överens med hur arbetstiden förläggs vid pågående byggnation av såväl Citybanan, Norra Länken som nya E18 Hjulsta-Kista.

Mot bakgrund av ovanstående ser förvaltningen inte något skäl till att göra ett undantag för Förbifarten på så sätt att det ges ett generellt tillstånd för stomljudsallstrande arbeten på lördagar. Däremot har förvaltningen inget emot att stomljudsallstrande arbeten utförs på helger och nätter på de sträckor av Förbifarten som inte kommer byggas i närheten av boende eller där det av andra skäl kan uppkomma tillfälliga behov av t.ex. helgarbeten. I dessa fall anser förvaltningen att sådana arbeten ska få utföras i samråd med tillsynsmyndigheten. Sammantaget bedömer förvaltningen att nämndens yrkande om att stomljudsallstrande byggarbeten som överskrider 35 dB(A) i huvudsak ska utföras under dag- och kvällstid på helgfri måndag – fredag inte är orimlig med hänsyn till den i många fall långa byggtid som närboende kommer bli berörda av.

***Förvaltningens övriga synpunkter gällande oklarheter i
Trafikverkets villkor 2.9.2 om stomljud:***

Förvaltningen noterar att Trafikverkets villkorsförslag för stomljud (p.29 sid. 112 i bilaga 1 till föreliggande yttrande) fortfarande är motsägelsefullt i flera avseenden.

Villkoret inleds med meningen ”*Stomljud under byggskedet ska begränsas så att personer som bor i anslutning till anläggningen inte, annat än tillfälligt, ska utsättas för högre värden avseende stomljud inomhus än vad som anges nedan...*” Då det inte är tekniskt möjligt att begränsa stomljud, samt då Trafikverket själva i sin MKB till arbetsplanen redovisats att flera tusen personer beräknas bli utsatta för stomljuds nivåer över 35 respektive 45 dBA, är det oklart för förvaltningen på vilket sätt Trafikverket avser att begränsa stomljuden. I MKB:n anges även att varaktigheten för mer eller mindre störande stomljud kan variera från någon månad till i sämsta fall ett år. Förvaltningen anser att en så pass lång varaktighet inte heller kan anses som endast tillfällig i enlighet med lydelsen i Trafikverkets förslag till villkor.

I och med att Trafikverket villkorsförslag anger ljudkrav för veckans alla dagar och samtliga tider på dygnet, samtidigt som det inte anges någon normal arbetstid för byggarbetena, blir även villkorets sista mening motsägelsefull då den anger att ”... *I samråd med tillsynsmyndigheten får arbeten även utföras på annan tid.*”

Mot bakgrund av de kvarstående otydligheter som nämnts så vidhåller förvaltningen att villkoret även behöver förtydligas i

enlighet med nämndens tidigare yrkande så att det dels framgår vad den normala arbetstiden ska vara för stomljudsallstrande arbeten, dels anges mellan vilka tider som villkorets ljudkrav för stomljud får överskridas.

*Trafikverkets sammanfattning av nämndens yttrande
(MHN 2012-09-25)*

Villkor för utsläpp av vatten (yrkande 3.1.9.10): Förvaltningen har ingen generell invändning mot att vatten återförs till schakten förutsatt att infiltration i schakten inte bidrar till att försämra grundvattenkvaliteten i området. Förvaltningen kan inte se något skäl till att andra kvalitetskrav ska ställas för dränvatten än för processvatten. Utgångspunkten för kvalitetskraven bör inte basera sig på vilket ursprung vattnet har utan på grundvattenkvaliteten i området.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hänvisar till föreslagen justering av villkor i fråga om reglering av vattenkvalitet som redovisas under p. 32 i avsnitt G, Villkor om utsläpp till vatten.

Förvaltningens synpunkter:

Förvaltningen vidhåller de synpunkter som framförts i nämndens tidigare yttrande samt de synpunkter som lämnats gällande Trafikverkets förslag till justering av villkoret för skyddsinfiltration (se ovan under domstolens fråga 18 b).

SLUT

Bilaga 1 Trafikverkets justerade villkorsförslag (sid. 106 – 113 i mark- och miljödomstolens remiss).