

Handläggare
Anna Mróz
Telefon: 08-508 28 182**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2014-03-18, p. 25

Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för tillfällig hamnverksamhet i samband med byggnationen av Förbifart Stockholm

Remiss från mark- och miljödomstolen, mål nr M 3345-11,
M 3343-11 och M 3342-11

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 Sätterskogens naturreservat i enlighet med vad som anges i förvaltningens yttrande.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yrkar att mark- och miljödomstolen ska fastställa sökandens villkorsförslag gällande *buller från hamnens bygg och rivningsskede* med de justeringar som framgår av förvaltningens yttrande.
3. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yrkar att sökanden ska komplettera sin ansökan med uppgifter om hur stor ljuddämpning av de momentana ljuden som kan uppnås genom att bergmassor krossas på plats till mindre fraktioner.
4. Justera beslutet omedelbart.
5. Översända beslutet till mark- och miljödomstolen.

Gunnar Söderholm
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Mark- och miljödomstolen har berett miljö- och hälsoskyddsnämnden möjlighet att senast den 31 mars 2014 yttra sig över Trafikverkets kompletteringar av sina ansökningar om tillstånd för anläggande och drift av tillfälliga hamnar i samband med byggnationen av Förbifarten vid Sättra varv, Malmviken och norra Lovö.

Miljöförvaltningen är positiv till många av de bullerdämpande åtgärder som Trafikverket åtar sig att genomföra. Förvaltningen anser dock att Trafikverket behöver komplettera sin redovisning så att det framgår hur de momentana ljudnivåerna från lastning av bergmassor på fartyg skulle påverkas om bergmaterialet skulle krossas till mindre fraktioner med hjälp av en sekundär kross inom hamnområdena. Åtgärden är enligt Trafikverket tekniskt och ekonomiskt rimlig.

När det gäller Trafikverkets villkorsförslag för buller från hamnarnas bygg- respektive rivningsskede anser förvaltningen att villkoret ska justeras så att det framgår att den normala arbetstiden för *bullrande byggarbeten* (d.v.s. även bullrande arbeten som innehåller Naturvårdsverkets riktvärden) i huvudsak bör förläggas till helgfri måndag – fredag kl. 07-19. I *samråd med tillsynsmyndigheten* ska bullrande arbeten även få utföras på annan tid.

Miljöförvaltningen noterar att Trafikverket nu har kompletterat sin ansökan med natur- och kulturmiljöutredningar för de fyra skyddade områden som berörs av Förbifart Stockholm, enligt nämndens tidigare yrkanden (MHN 2012-01-17). De skydds- och kompensationsåtgärder som föreslås i den kompletterade ansökan uppskattas av förvaltningen till stor del kompensera för påverkan på rekreativa och biologiska värden. Förvaltningen anser dock att Trafikverket inte tagit tillräcklig hänsyn till påverkan av byggnation av Förbifart Stockholm på reservatets fuktiga miljöer och gräsmarker.

Miljöförvaltningen anser därför 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 Sätterskogens naturreservat. Dessa kompensationsåtgärder ska fastställas som ett villkor för tillståndet som innebär att

Trafikverket, utöver det som verket tidigare åtagit sig som skydds- och kompensationsåtgärder, ska utöka vattenflödet i Sättraån och eventuellt även i Skärholmsbäcken, samt låta utföra ängskötsel i reservatet under vägprojektets byggtid.

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 gällande hamnverksamheten vid Sättra varv. Liksom tidigare så avstår nämnden från att yttra sig över hamnverksamheten vid Malmviken och Norra Lovön då dessa hamnar inte ligger inom Stockholms kommun.

Remissen gällande sökt grundvattenbortledning vid byggande och drift av Förbifarten bemöts i enlighet med domstolens önskemål i ett separat tjänsteutlåtande (MHN 2014-03-18, p 24).

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 inte samtliga punkter i remissen utan endast de som förvaltningen vill kommentera närmare. Remissen gällande de tillfälliga hamnverksamheterna, inklusive bilaga 1-7, kan läsas i sin helhet 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 3342-11, 3343-11 och 3345-11

4. BULLER – SKYDDSÅTGÄRDER OCH FÖRSIKTIGHETSMÅTT

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid.10):

Vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått avses att vidtas för följande? Behövs ytterligare underlag?

a) Lastning av massor på fartyg/pråmar vid norra Lovö, Malmviken och Sättra. Åtgärder på fartygen? Andra åtgärder, t.ex. anordnande av pråmar med bullerskärmar kring fartygen vid lastning? Är förutsättningarna att vidta åtgärder olika för olika typer av fartyg/pråmar? Vilka resultat i fråga om bullernivåer kan uppnås för olika typer av fartyg/pråmar?

Trafikverkets svar:

Trafikverket har utrett bullerskyddsåtgärder för att dämpa bullret vid lastning av fartygen/pråmarna.

Åtgärder som presenterades i PM Bullerskyddsåtgärder för hamnar, bilaga 4 till Trafikverkets yttrande 2012-05-31, har utretts vidare. I utredningen har det ingått att identifiera ytterligare bullerskyddsåtgärder för hamnarna, bedömning av förväntade effekter av bullerdämpningen, beräknade kostnader, om åtgärden är tekniskt möjligt och en sammanfattad bedömning av åtgärden. Utifrån de åtgärder som setts som ekonomiskt rimliga och tekniskt möjliga har nya bullerkartor tagits fram. Bullerkartorna visar sammanfattningsvis att de ekvivalenta nivåerna endast kan minskas med ca 1dBA.

Åtgärderna som ingår i utredningen har varit att klä fartyget invändigt med gummimattor/stockmattor/asfalt/sten, både i botten och på väggar. Resultatet visar att klä väggar endast ger mycket liten effekt till en hög kostnad. Med det underlaget har beräkningar gjorts för hur bullernivåer förändras med invändig beklädnad av botten av fartygen/pråmarna. Att genomföra åtgärden för dämpning av lastrumsbotten innebär en total kostnad på ca 10 miljoner kr.

I Sättra hamn har en bullerskyddsskärm mot vattnet utretts. Om bullerskyddsskärmen placeras i direkt anslutning till ett område där arbetsmaskiner används, kan en dämpning på upp mot 10 dBA för maximal

Ljudnivå från arbetsmaskinerna erhållas. Om arbetsmaskinerna arbetar längre från bullerskyddet uppnås sämre dämpning. Då lastning av fartyg är den dominerande källan och sker på andra sidan bullerskyddet i förhållande till bostäderna, erhålls ingen sänkning av den sammanlagrade ekvivalenta ljudnivån vid bostäder.

Nya beräkningar av ljudnivåer från lastning av fartyg med invändig beklädnad i fartygets lastutrymmen ger en sänkning av den ekvivalenta ljudnivån upp mot ca 1 dBA. Då dämpningen endast erhålls då stenen träffar skrovet påverkar inte åtgärden den ekvivalenta ljudnivån under en lastningscykel nämnvärt. Mätningar och utredningar av liknande projekt visar dock att ljudets karaktär förändras under lastningscykeln. Trafikverket anser att då åtgärden med invändig beklädnad av fartyg/pråm endast ger en marginell effekt så bör åtgärden inte ställas som villkor, men Trafikverket anser att det är rimligt att i ett inledningsskede göra mätningar och utvärdering av effekten av åtgärden av lastning av fartyg. Om då åtgärden visar sig vara effektiv åtar sig Trafikverket att genomföra åtgärden genom hela projektet.

Trafikverket åtar sig att genomföra följande bullerskyddsåtgärder

- Damask
- Erbjudas elanslutning för fartyg
- Inga arbetsmaskiner i Malmviken (endast undantagsfall vid reparationer, etc)
- Inbyggd bandtransportör
- Inbyggd tippficka/omlastningstation mellan transportband
- Gummiinklädd dykdalb

Ovanstående beskrivs närmare i bilaga 1 till detta yttrande, PM Bullerskyddsåtgärder med bullerkartor.

Fastighetsanknutna bullerskyddsåtgärder

Utöver ovanstående åtgärder vid bullerkällan avser Trafikverket att erbjuda fastighetsanknutna bullerskyddsåtgärder på ett antal utpekade fastigheter. Dessa åtgärder kan avse åtgärder på fasad, fönster eller/och skyddad uteplats. För att få en uppfattning om antalet påverkade fastigheter från arbeten vid den tillfälliga hamnen tog Trafikverket fram bullerberäkningar, se tidigare inlämnat PM "Sammanställning av fastigheter berörda av ljudnivåer över 44 dBA från planerad hamnverksamhet". Utifrån det underlaget har sedan Trafikverket genom konsult arbetat vidare med att genomföra ljudmätningar på fastigheterna för att kontrollera byggnadernas genomsläpplighet av ljud. Vid ljudmätningarna kunde det konstateras att flera av de kontrollerade fastigheterna är väl isolerade eller ligger med ett sådant avstånd från buller källan att åtgärder inte kommer att behövas för att innehålla normen om 30 dBA nattetid.

Däremot kommer vissa av dessa fastigheter att erbjudas en skyddad uteplats. Erbjudandet beror på och utgår ifrån vilka möjligheter det finns för alternativa vistelsezoner på tomten, detta kommer att bedömas från fall till fall.

I Malmviken har fyra fastigheter identifierats, i beräkningarna, varav två konstaterats vara aktuella att erbjudas åtgärd av ngt slag. På Kungshatt vid Sättra har åtta fastigheter med totalt nio byggnader identifierats, varav fem konstaterats vara aktuella att erbjudas någon typ av åtgärd.
(...)

Förvaltningens synpunkter:

Miljöförvaltningen är positiv till de bullerskyddsåtgärder som Trafikverket åtar sig att genomföra vid dels själva hamnarna, dels de närliggande fastigheterna. Förvaltningen håller även med Trafikverket om att kostnaden på 10-20 miljoner kronor för att klä in fartygen invändigt i syfte att minska bullret från lastningen inte står i proportion till ljuddämpningen på ca 1 dBA som därigenom kan uppnås.

I Trafikverkets bilaga 1, *PM Bullerskyddsåtgärder med bullerkartor*, redovisas ytterligare bullerdämpande åtgärder utöver de som nämnts ovan i Trafikverkets svar. Bland annat anges det att buller från lastningen av bergmassor på fartyg kan sänkas genom att bergmassorna först krossas till mindre fraktioner. Visserligen innebär en sådan åtgärd att det tillkommer buller från ytterligare en kross (utöver den primärkross som redan kommer finnas inom respektive hamnområde) vilket skulle ge en höjning av de ekvivalenta ljudnivåerna med ca 0,5 dBA. Förvaltningen anser dock att det kan anses vara en försumbar höjning av ljudnivån om man tack vare denna åtgärd kan få lägre momentana ljud från själva lastningen av fartyg. Trafikverket bedömer själva att åtgärden att krossa bergmaterialet till mindre fraktioner är tekniskt och ekonomiskt rimlig men har inte redovisat hur stor ljuddämpning av de momentana ljuden som åtgärden skulle ge. Förvaltningen anser därför att Trafikverket behöver redogöra för hur de momentana ljudnivåerna skulle påverkas av denna åtgärd så att mark- och miljödomstolen kan ta ställning till om åtgärden bör föreskrivas Trafikverket eller inte.

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid.18):

b) Färjors anläggande och lastning/lossning från färjor. Vilka åtgärder avser Trafikverket vidta för att dämpa buller från transporter med och slagljud från färjor vid norra Lovö och Sättra?

Trafikverkets svar:

Från de tillfälliga färjelägena vid Sättra och norra Lovö har Trafikverket utrett möjliga åtgärder för att dämpa maxnivåerna. Åtgärderna som Trafikverket utrett vidare är åtgärden mellan RoRo-färjan och kajen för att dämpa slagljud när lastbilar körs på eller av kan ge en dämpning på upp till 7 dBA lägre maximal ljudnivå. Kostnaden för åtgärden är ca 2 miljoner kr/fartyg. Ytterligare åtgärder som Trafikverket åtar sig är att utbilda lastbilsförare i körteknik för att få ner maximala ljudnivån 5 – 10 dBA. Åtgärden beräknas till ca 1 miljon kr.

Trafikverket åtar sig att genomföra följande bullerskyddsåtgärder

- Slagljudsdämpning färja
- Utbildning körteknik

Förvaltningens synpunkter:

Förvaltningen välkomnar Trafikverkets åtaganden om slagljudsdämpning och utbildning i körteknik. Även om

Trafikverket i bilaga 1 till sitt yttrande anger att riktvärdet kommer klaras för närboende utan en bullerdämpning av kajernas ramper och färjornas klaffar, så anser förvaltningen att en sådan åtgärd ändå är motiverad eftersom bullret från hamnarna kommer beröra både Sätmaskogens och Grimstaskogens naturreservat. Förvaltningen anser därför att det är mycket positivt att Trafikverket prioriterar åtgärder vid bullerkällan så att den negativa påverkan på friluftslivet och djuren i reservaten kan minimeras.

5. BULLER – VILLKOR

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid.21):

Innebörden av det föreslagna villkoret diskuterades vid den muntliga förberedelsen.

a) Trafikverket ges tillfälle att närmare redovisa innebörden av villkoret och om det behöver förtydligas.

Trafikverkets svar - Hamnens bygg- respektive rivningsskede:

Som ovan angivits har Trafikverket justerat och förtydligat sitt förslag till bullervillkor under hamnarnas bygg- respektive rivningsskede enligt följande:

Arbeten som riskerar att medföra buller som överskrider Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggplatser (NFS 2004:15) får endast utföras helgfri måndag – fredag kl 07 – 19. Under övrig tid får Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggplatser inte överskridas.

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 alternativ vistelse.

Villkorets närmare innebörd är att arbeten som vid byggnation respektive rivning av hamnarna medför bullernivåer över byggbullernormen endast får ske mellan kl 07 – 19 helgfri måndag – fredag. Arbeten får även bedrivas andra tider, men får då inte orsaka buller över norm. Om bullrande arbeten över norm sker mellan kl 07 – 19 helgfri måndag till fredag under fem dagar i rad eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod – vilket alltså är tillåtet - ska boende som störs av bullret erbjudas alternativ vistelse de tider som de bullrande arbetena över norm pågår. Det kan exempelvis vara frågan om nattarbetande som behöver sova under dagtid eller dagtid hemmavarande personer som rent allmänt upplever bullret påfrestande. Lösningarna måste anpassas till de personliga förhållandena, och därför kan några närmare regler inte anges. Trafikverket står dock av tradition för en generös praktisk tillämpning av villkor av detta slag.

Mer omfattande restriktioner än de nu föreslagna får konsekvenser för hamnarnas byggtid som medför en mer utdragen byggtid och en senarelagd produktionsstart. Således påverkar därmed restriktioner för bullret under hamnarnas byggtid den tidpunkt då hamnarna kan börja användas, vilket ger direkt effekt på projektets totala byggtid.

Förvaltningens synpunkter – Hamnens bygg- respektive rivningsskede:

Miljöförvaltningen anser att Trafikverkets nu föreslagna villkor öppnar upp för att bullrande byggarbeten kommer kunna bedrivas även under övrig tid så som t.ex. på helger mellan kl. 07 – 22. Detta eftersom arbeten som kan medföra bullerstörningar ur störningssynpunkt inte nödvändigtvis är samma sak som *”Arbeten som riskerar att medföra buller som överskrider Naturvårdsverkets riktlinjer...”*

Även om det i villkoret anges att arbeten på annan tid än dagtid helgfria vardagar bara får bedrivas om Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller innehålls, så är det viktigt att komma ihåg att Naturvårdsverkets riktlinjer 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 föreslagna villkor kan medföra en ökad risk för störningar för närboende 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/eller störas och att deras möjlighet till återhämtning därför kan bli begränsad. I och med att Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller saknar riktvärden för momentana ljud under dag- och kvällstid (kl. 07 – 22) så kan dock sådana byggarbeten utföras fritt med nuvarande villkorsförslag så länge de momentana ljuden inte förekommer så frekvent att riktvärdet för ekvivalenta ljud riskerar att överskridas.

Miljöförvaltningen har inget att invända mot att Naturvårdsverkets riktvärden tillämpas som norm under anläggnings- och rivningsskedet av de tillfälliga hamnarna. Förvaltningen anser dock att den normala arbetstiden för *bullrande byggarbeten* (d.v.s. även bullrande arbeten som innehåller Naturvårdsverkets riktvärden) i huvudsak bör förläggas till helgfri måndag – fredag kl. 07-19. I *samråd med tillsynsmyndigheten* ska bullrande arbeten dock även få utföras på annan tid. Miljöförvaltningen ges därmed möjlighet att kontrollera Trafikverkets och entreprenörens egenkontroll samt att

vid behov framföra synpunkter om behov av eventuella försiktighetsmått.

Till skillnad från Trafikverkets villkorsförslag för byggbuller i målet gällande grundvattenbortledning vid byggande och drift av Förbifart Stockholm (mål nr M 3346-11) noterar förvaltningen att det i föreliggande fall saknas en hänvisning till ett samrådsförfarande med tillsynsmyndigheten gällande byggarbeten som behöver utföras på annan tid än under dagtid på helgfria vardagar. Förvaltningen ser inget skäl till att ett annat förfarande ska gälla för byggarbeten i hamnarna jämfört med bl.a. angränsande byggarbeten för övriga delar av Förbifarten. Detta motsvarar också den grundläggande princip för hantering av byggarbeten på nätter och helger som gäller för Trafikverkets andra stora byggprojekt inom staden i enlighet med gällande kontrollprogram.

Mot bakgrund av ovanstående synpunkter föreslår förvaltningen att Trafikverkets förslag till villkor ändras och ges nedanstående lydelse som bortsett från delar av andra stycket även överensstämmer med Trafikverkets villkorsförslag för luftburet buller från övriga bygget av Förbifarten:

Luftburet buller under bygg- och rivningsskedet ska begränsas så att personer som bor i anslutning till anläggningen inte, annat än tillfälligt, ska utsättas för högre värden avseende buller än vad som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15). Värdena gäller inte heller för boende som erhållit skriftligt erbjudande från Trafikverket om tillfälligt boende alternativt tillfällig vistelse och andra skyddsåtgärder inte kan anses tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga. Trafikverket ska även i övrigt följa de allmänna råd som anges i föreskriften.

Arbeten som kan medföra störningar för boende på grund av luftburet buller ska i huvudsak utföras kl. 07 – 19 helgfri måndag – fredag. I samråd med tillsynsmyndigheten får sådana arbeten även utföras på annan tid.

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.

Ett alternativ till första meningen i villkorets andra stycke är att domstolen meddelar restriktioner gällande momentana ljud på helger mellan kl. 07– 09 och kl. 19 – 22.

En ändring av villkorets lydelse enligt förslaget ovan kommer enligt förvaltningen inte innebära någon nämnvärd risk för fördröjning av hamnarnas byggtid. Skillnaden med förvaltningens förslag är att Trafikverket kommer behöva samråda med miljöförvaltningen i enlighet med framtagna rutiner för arbeten utanför ordinarie arbetstid innan t.ex. 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 i vissa mindre vanligt förekommande fall 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 och/eller störning av närboende.

Förvaltningens förslag till ändring innebär också att såväl Trafikverket som entreprenören behöver ha en egenkontroll för arbeten som behöver utföras utanför ordinarie arbetstid som ska redovisas till tillsynsmyndigheten. Detta fyller enligt förvaltningens erfarenheter med andra byggprojekt en viktig funktion. Förvaltningens erfarenheter av tillsyn över andra byggprojekt har visat att störningar och klagomål inte sällan inträffat just i de fall då entreprenörerna utfört bullrande arbeten utanför ordinarie arbetstid som de själva bedömt som tysta och som därför inte heller föregåtts av samråd. Trots att det är sällan som entreprenörerna i befintliga projekt frångått sina krav i detta avseende är det trots det betydligt oftare som förvaltningen fått in klagomål vid sådana tillfällen jämfört med för byggarbeten på nätter och helger som har föregåtts av samråd.

Trafikverkets svar - Hamnarnas driftskede:

Som ovan angivits har Trafikverket justerat och förtydligat sitt förslag till bullervillkor under hamnarnas driftskede enligt följande:

Trafikverket ska fortlöpande bedöma bullervärdena för boende i förväg. Om en sådan bedömning leder till att värdena nattetid inomhus inte kan klaras ska följande gälla. Boende i bostadsbyggnader, som under hamnens driftskede utsätts för eller bedöms komma att utsättas för högre ljudnivåer inomhus nattetid än de värden som anges i Naturvårdsverkets författningssamling 2004:15 med allmänna råd om buller på bygplatser under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod, ska erbjudas åtgärder som innebär att värdet innehålls. Om sådan

bullerdämpande effekt inte är tekniskt möjlig eller ekonomiskt rimlig att åstadkomma, ska de boende istället erbjudas alternativ vistelse under den period som värdet bedöms komma att överskridas.

För en ändamålsenligt och rationell framdrift måste bullrande verksamhet kunna bedrivas alla tider på dygnet. För tunnelentreprenaderna Södra och norra Lovö behöver bergtransporterna gå dygnet runt och för tunnelentreprenaderna Sätra och norra Lovö behöver vägfärjetransporterna gå dygnet runt.

Byggbullernormens utomhusvärden bedöms inte att kunna innehållas på samtliga av bullret berörda fastigheter. I Trafikverkets i målen ingivna bullerutredningar redovisas den beräknade bullerutbredningen vid pågående verksamheter i respektive hamn och vilka byggnader som är berörda av buller när verksamhet bedrivs. Som framgår av dessa utredningar bedöms byggbullernormens utomhusvärden (dag, kväll och natt) inte att kunna innehållas för några av fastigheterna, trots de bullerdämpande åtgärder som kommer att vidtas vid bullerkällan.

Avsikten med villkorsförslaget är att i första hand ska byggbullernormen för bostäder inomhus under nattetid (dvs. 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maxnivå) inte överskridas. Om detta inte kan klaras ska de boende – när verksamheten kommer att eller bedöms kunna medföra buller över normen under fem dagar eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod – erbjudas alternativ vistelse. I de fastigheter där nattetidsvärdet inomhus riskerar att överskridas i angiven omfattning ska i första hand (dvs. så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt) bullerdämpande åtgärder på fastigheten vidtas, så att inomhusnivåerna nattetid innehålls. Först om detta inte kan åstadkommas (d v s det är inte tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt) ska de boende erbjudas alternativ vistelse. Denna vistelse måste arrangeras olika, beroende på den stördes personliga förhållanden.

Det är inte möjligt att på förhand ange när behov kommer att föreligga att bedriva arbeten på helger, kvällar och nätter som överskrider byggbullernormen utomhus. Villkoret för respektive hamn kan således inte innehålla några tidsmässiga restriktioner. Om så skulle ske kommer byggtiden att menligt påverkas. Det skulle innebära en uppskattad förlängd byggtid upp till cirka 70 veckor. Detta innebär med en dygnskostnad på cirka 700 000 kr (gäller en stor tunnelentreprenad som Södra Lovö) en total extra byggkostnad på cirka 250 miljoner kr. Kostnaden av en förlängning av de övriga två hamnarna på mellan 20 – 40 veckor är ca 200 miljoner kr. Totalt blir den ökade byggkostnaden cirka 450 miljoner kr.

Samhällskostnaden är idag framräknad till cirka 1,3 miljarder kr/år vilket innebär att samhällskostnaden av en förlängning av 70 veckor cirka 1,7 miljarder kr, se bilaga 3 PM angående konsekvenser av förseningar av Förbifart Stockholm.

Förvaltningens synpunkter – Hamnarnas driftskede:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har i sitt yttrande den 17 januari 2012 godtagit att Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller tillämpas även under hamnarnas driftskede. Detta gjordes mot bakgrund av de utredningar och bullerskyddsåtgärder som Trafikverket åtagit sig att genomföra.

Förvaltningen ser inga skäl till att nu frånga nämndens tidigare ställningstagande. Tvärtom kan det konstateras att eftersom bullret

från hamnarna i många fall kommer vara svårt att särskilja från bullret från närliggande bygge av övriga delar av Förbifarten så är det även ur tillsynssynpunkt mer praktiskt att tillämpa samma bullerkrav oavsett källan till bullret. Det ska i det sammanhanget inte glömmas bort att oavsett vilka ljudkrav som domstolen väljer att meddela för projektet så kommer det i praktiken i många fall inte vara möjligt att innehålla dessa krav ens med vidtagna bullerdämpande åtgärder. Ljudkraven kommer därför i många fall framför allt fungera som en gräns för när boende ska kunna erbjudas ett tillfälligt boende.

Förvaltningen är därför positiv till att Trafikverket åtar sig att som en förstahandsåtgärd vidta bullerdämpande fasadåtgärder så att Naturvårdsverkets riktvärden för inomhusbuller nattetid kan innehållas. De genomförda åtgärderna kommer därigenom även ge skydd under övriga tider på dygnet då bullerkraven inte är lika strängt satta. Mot bakgrund av ovanstående anser förvaltningen att Trafikverkets villkorsförslag för buller från hamnverksamheten i drift ska tillstyrkas.

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid.23):

c) Bör domstolen besluta villkor om att färjorna får köras nattetid vid omfattande gjutningar endast om tillsynsmyndigheten har godkänt det? Vilka konsekvenser kan ett sådant villkor få?

Trafikverkets svar:

Trafikverket anser att domstolen inte bör besluta om ett sådant villkor. Trafikverkets bullervillkorsförslag för hamnarnas drifttid medför att åtgärder vidtas så att bullernormens ekvivalent- och maxnivåer nattetid innehålls eller, där så inte är tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt, erbjudande om alternativ vistelse riktats till den boende. Någon ytterligare prövning av tillsynsmyndigheten bör inte komma i fråga. Det är inte befogat att detaljreglera verksamheten ytterligare genom villkorsbeslut i dom. Transporterna in till hamnarna behövs regelbundet dygnet runt, bland annat för att ta in sprutbetong som används till den kontinuerliga förstärkningen av bergtunnlarna.

Förvaltningens synpunkter:

Mot bakgrund av de åtgärder som Trafikverket åtagit sig att vidta godtar miljöförvaltningen Trafikverkets önskemål om att det inte ska krävas ytterligare godkännande från tillsynsmyndigheten för hamnverksamhet under nattperioden.

6. DAMNING

Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid.24):

d) Bör ett villkor som rör damning beslutas? Hur bör det i så fall utformas?

Trafikverkets svar:

En genomgång av rättspraxis ger vid handen att preciserade villkor om konkreta åtgärder som avser damning knappast förekommer. Några preciserade villkor ser Trafikverket inte erforderligt eller möjligt heller i dessa mål. Om ytterligare behov av åtgärder mot damning skulle uppkomma, utöver de som avses att vidtas enligt ovan, torde det vara lämpligt att Trafikverket – eventuellt efter samråd med tillsynsmyndigheten - vidtar ytterligare åtgärder efter utredning och överväganden i det enskilda fallet.

Förvaltningens synpunkter:

Förvaltningen anser liksom Trafikverket att ytterligare krav på åtgärder utöver de som Trafikverket redan åtagit sig inom ramen för föreliggande tillståndsprövning (en kontinuerlig bevattning av ytor och bergmassor, att transportband täcks in och att bergmassor lastas via damask till fartyget/pråmen) inte bör vara nödvändig. Hamnverksamheten kommer under såväl anläggnings- och rivningsskedet som själva driftskedet att omfattas av kontrollprogram som ska beskriva Trafikverkets egenkontroll vad gäller hanteringen av såväl damning som andra störningar som kan uppkomma för miljön och människors hälsa till följd av hamnverksamheten. Förvaltningen anser därför att det är tillräckligt att hanteringen av frågan om damning hanteras inom ramen för dessa kontrollprogram.

7. STÖRNINGAR PÅ FRILUFTSLIV M.M.*Domstolens frågeställning till Trafikverket (sid.25):*

d) Avser Trafikverket vidta särskilda åtgärder vid Norra Lovö, Malmviken och Sättra för att kompensera det intrång i allmänna intressen som verksamheten medför i form av begränsade möjligheter till friluftsliv, särskilt på grund av buller (jfr 16 kap. 9 § miljöbalken)? Frågan avser inte intrång i områden som omfattas av särskilt skydd enligt miljöbalken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har samrått med reservatsförvaltaren för Sätterskogens naturreservat. Av de föreslagna skydds- och kompensationsåtgärder som framförts åtar sig Trafikverket att genomföra flertalet dessa redovisas i bilaga 5 Åtgärder inom berörda reservat.

Det innebär kompensationer för att stärka upplevelsevärdena kring varvet och lyfta fram den historiska varvsmiljön, kompensation för växt- och djurliv och för rekreation.

På Lovö kommer Trafikverket att dra om ridväg, genomföra passager för transportband mellan Södra Lovö och Malmviken och leda om fornstig. Den scoutverksamhet som verkar där idag kommer flyttas till en likvärdig plats med samma möjligheter, på den nya platsen kommer Trafikverket att bekosta uppförandet av byggnader med samma funktioner.

I Grimsta naturreservat, norr om Lambarfjärden kommer Trafikverket att genomföra kompensationsåtgärder efter förvaltarens önskemål i form av en ny mötesplats intill Kaananbadet i form av picknickplats med bänkbord och informationsskylt.

Ekologisk kontroll med inmätning, utmärkning av värdefulla individer/solitärer kommer att ske för att minimera irreversibla skador på naturen. Återställningsplaner kommer att tas fram för alla områden som tillfälligt tas i anspråk. För de områden där hamnarna är placerade kommer dessa att samrådats med markägare och tillsynsmyndighet (Stockholms miljöförvaltning för Sätra och länsstyrelsen för områden på Lovö).

Förvaltningens synpunkter:

Miljöförvaltningen lämnar inte synpunkter på kompensationsåtgärder för påverkan inom områden utanför de skyddade områdena.

Inom de skyddade områdena menar förvaltningen 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.

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 bör fastställas som villkor för tillståndet. I samband med prövning av dispens från reservatsföreskrifter enligt 7 kap. 7 § andra stycket miljöbalken utgör då dessa villkor förutsättning för att dispens ska kunna meddelas.

Miljöförvaltningen noterar vidare att Trafikverket nu har kompletterat sin ansökan med natur- och kulturmiljöutredningar för de fyra skyddade områden som berörs av Förbifart Stockholm, enligt nämndens tidigare yrkanden (MHN 2012-01-17). Utredningarna innehåller en beskrivning av områdenas ekologiska och rekreativa värden i nuläget, planerade åtgärder samt bedömningar av konsekvenser för natur- och kulturmiljöer som bygget och driften av Förbifart Stockholm kommer att innebära. Utöver det redovisar Trafikverket vilka skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder för respektive reservat som Trafikverket åtagit sig, se vidare bilaga 5 i Trafikverkets ansökan.

Förvaltningen anser att redovisningen av åtgärder och påverkan på reservaten i förhållande till dess syften, nu 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.

Påverkan på Sätmaskogens naturreservat

Hamnverksamheten vid Sätmask varv kommer framförallt att störa det rörliga friluftslivet genom buller från hamn och tunga transporter, samt genom att mark tas i anspråk och att framkomligheten försämras i centrala delar av reservatet under många år. Enligt kompletterad utredning i Trafikverkets ansökan, bilaga 5, kommer buller vara en stor påverkansfaktor i reservatet. Trafikverkets utredning anger att arbetena med hamnen under byggskedet, men även av bandtransportör, vägfärjor och lastbilstrafik kommer att medföra beräknat buller på mer än 70 dBA ca 50 meter från stranden. Totalt påverkas Sätmaskogen 150 meter in från hamnen och en sträcka på 700 meter längs strandpromenaden. Konsekvenserna för friluftslivet bedöms därför under byggskedet av Förbifarten bli mycket stora.

Även andra upplevelsevärden påverkas negativt i reservatets centrala delar så som upplevd tillgänglighet och utblickar. Vidare anges att buller från hamn- och arbetsområde under byggtiden kan medföra att populationen av de fågelarter som häckar kring Sätmask varv och Sätmaskerget (bland annat duvhök) minskar. Direkt intrång som görs i naturmiljön kring varvet berör strandmiljö samt ekmiljö både under anläggnings- och driftfasen samt gräsmarker under anläggningsfasen. Enligt utredning berörs främst yngre ekträd av avverkning, men förvaltningen noterar att det finns en osäkerhet kring hurvida äldre, stora ekar kan behöva avverkas vid varvet.

Påverkan på fuktiga miljöer i reservatet på grund av hamnverksamhet i strandnära miljöer vid Sätmask varv och behov av kompensationsåtgärder beskrivs mer utförligt i förvaltningens tjänsteutlåtande avseende ansökan om tillstånd till grundvattenbortledning (dnr 2011-18905, MHN 2014-03-18, p.24) under det avsnitt som berör Sätmaskogens naturreservat.

Kompensation

Miljöförvaltningen har deltagit i samrådsmöten med Trafikverket angående lämpliga kompensationsåtgärder inför kompletteringen av tillståndsansökan, och har då haft ambitionen att utgå från en samlad bedömning av påverkan på reservatet. Därav bedöms till

exempel det totala behovet av kompensation för påverkan av fuktiga miljöer, även på grund av bortledning av grundvatten nedan.

Förvaltningen vill understryka att viss påverkan av hamnverksamheten såsom bullerstörning under många år är svårt att kompensera för. De skydds- och kompensationsåtgärder som föreslås i den kompletterade ansökan uppskattas dock av förvaltningen till stor del kompensera för påverkan på rekreativa och biologiska värden.

Trafikverket åtar sig, enligt bilaga 5 i ansökan, följande kompensationsåtgärder i Sätmaskogens naturreservat:

- Upprustning av motionsspår. *Miljöförvaltningen vill här upplysa om att 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, dvs ingen hårdgörning av ytor*
- Mötesplats med bord och grill
- Iordningsställd toalett
- Informationsskyltar och vägvisare
- Restaurering av ekmiljöer 15 ha
- Uppsättning av 3 st boplatzformar för rovfågel

Förvaltningen anser 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 strandnära miljöer påverkas.

Förvaltningen anser att Trafikverket bör åta sig kompensationsåtgärder för påverkan på fuktiga miljöer med samma ambitionsnivå som i den ursprungliga ansökan. Förvaltningen beskriver detta närmare i sitt tjänsteutlåtande gällande sökt tillstånd för grundvattenbortledning vid byggande och drift av Förbifarten (dnr 2011-18905, MHN 2014-03-18, p.24). I nyss nämnda tjänsteutlåtande redogör förvaltningen även för en alternativ kompensationsåtgärd till att öka vattenflödet i Sätåån genom tillförsel av dränvatten till Sätåån. Den alternativa åtgärden innebär att vatten pumpas upp från Mälaren för att höja vattenflödet i Sätåån och i Skärholmsbäcken.

Då åtgärderna vid hamnen i Sättra varv kommer att försämra upplevelsen av reservatet under många år är det viktigt att det genomförs märkbara kompensationsåtgärder som uppfattas positiva av besökarna. Samt att det intrång som görs i naturmiljön kring varvet kompenseras så att det upprätthåller såväl den biologiska mångfalden som upplevelsevärdet inom reservatet.

Vad gäller påverkan på områdets gräsmarker påverkar detta till viss del biologiska värden men framför allt upplevelsevärdet. Förvaltningen anser att påverkan sker under så pass lång tid (ca 10 år) 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 reservatens förvaltare, dvs. respektive stadsdelsförvaltning, behöver Trafikverket utöver utförandekostnaden bidra med projektledning, inventering och projektering. Samtliga anläggningar bör driftas av Trafikverket. Det finns inte resurser för detta på stadsdelsförvaltningen.

SLUT