



Mål nr
M 3345-11 Avdelning 4
Anges vid kontakt med domstolen

STOCKHOLMS STAD
Kommunstyrelsen
Registraturet

Ink. 2014-07-09

Dnr: 303-2377/2011

Till: RI, kop. Juravd.

Stockholms kommun
105 35 Stockholm

Staten genom Trafikverket, Region Stockholm
angående **tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn vid Sättra, fastigheterna Sättra 2:1 och Båtvaggan 1 i Stockholms kommun**

För att underlätta domstolens hantering av ett mycket omfattande material, ges ni tillfälle att inför huvudförhandlingen skriftligen sammanställa era synpunkter på ansökningarna i mål M 3342-11, M 3343-11 och M 3345-11. Ni kommer också att ges tillfälle att lämna kompletterande synpunkter på ansökningarna under huvudförhandlingen.

Ni ges samtidigt tillfälle att skriftligen yttra er över bifogad komplettering från Trafikverket.

Ett yttrande ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen med e-post **senast den 9 oktober 2014**.

Helena Nilzén
Telefon avdelning 4, 08-561 656 40

Trafikverkets yttrande med bilaga bifogas.

Kungörelse och förhandlingsordning bifogas.

Dok.Id 375461

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104	Augustendalsvägen	08-561 656 00	08-561 657 99	måndag–fredag
131 26 Nacka Strand	20	E-post: mmd.nacka@dom.se		08:30-16:00
		www.nackatingsratt.domstol.se		-

Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1104
131 26 Nacka

Trafikverkets yttrande avseende mark- och miljödomstolens underrättelse 2014-05-09 m m, här avseende mål nr M 3342-11, M 3343-11 och 3345-11

Trafikverket har beretts tillfälle att senast den 30 juni bemöta inkomna synpunkter och yttranden i målet. Vi får med anledning därav redovisa följande. I yttrandet redovisas även vissa förändringar i Trafikverkets tidigare presenterade yrkanden, villkorsförslag och uppgifter i målen.

Yttrandet är uppdelat i följande avsnitt:

1. Justeringar av yrkanden och villkorsförslag.
2. Kompletteringar och justeringar av tidigare beskrivna utföranden, uppgifter, etc.
3. Synpunkter och bemötanden till yttranden ingivna till mark- och miljödomstolen per den 31 mars 2014.

Detta yttrande koncentreras till frågor som främst är aktuella i de tre s k hamnmålen (mål nr M 3342-11, M 3343-11 och M 3345-11). Ett separat yttrande inges i det s k grundvattenmålet (mål nr M 3346-11 och 1206-12).

1. Justeringar och förtydliganden av yrkanden och villkorsförslag

Trafikverkets ansökan ingavs med upprättad systemhandling som underlag. Därefter har en mer detaljerad projektering utarbetats. Arbetet med detta pågår alltjämt. Den fortsatta detaljprojekteringen, liksom innehållet i vissa inkomna yttranden, har inneburit att behov av vissa justeringar av yrkanden och villkor upptäckts. Vissa kompletteringar och justeringar har gjorts redan i samband med Trafikverkets tidigare yttranden i målet.

Nedan redovisas förändringar avseende yrkanden och villkorsförslag. En reviderad sammanställning av Trafikverkets samtliga gällande yrkanden och villkorsförslag redovisas i bilaga 1.



1.1 Justeringar och förtydliganden av yrkanden

1.1.1 Justering och förtydligande av begreppet "stenlastningskaj" till "berglastningskaj" (yrkande punkt 1.2 i samtliga hamnmål)

Trafikverket har erfarit att vad som i yrkandena benämnts som "stenlastningskaj" rätteligen bör benämnas "berglastningskaj". Justering av ordvalet görs med anledning härav. Justeringen påverkar inte yrkandet eller ansökan i sak.

1.1.2 Justering och förtydligande av begreppet "rorokaj" till "färjeramp" (yrkande punkt 1.2 i M 3342-45 Norra Lövä och M 3345-11 Sättra varv)

Trafikverket har erfarit att vad som i yrkanden benämnts som "rorokaj" rätteligen bör benämnas "färjeramp". Justering av ordvalet görs med anledning härav. Justeringen påverkar inte yrkandet eller ansökan i sak.

1.1.3 Justering och förtydligande av yrkande punkt 1.5 i M 3345-11 Sättra varv

Trafikverket har funnit skäl att förtydliga Trafikverkets yrkande med avseende på tillstånd i förhållande till Sättraskogens naturreservat (ansökan punkt 1.5), enligt följande.

Trafikverket ansöker om tillstånd att, i enlighet med ingivna tekniska beskrivningar och ritningar, bedriva följande verksamheter inom Sättraskogens naturreservat:

- schakta och fylla ut arbetsområdet (föreskrift A6),
- uppföra byggnader och anläggningar (föreskrift A9),
- hårdgöra arbetsområdet (föreskrift A10),
- dra fram markledning för uttag av processvatten (föreskrift A11) samt
- hårdgöra strand (föreskrift A12).

Trafikverket har reviderat utredningen avseende projektets samlade påverkan på berörda reservat, etc, (bilaga 5 till Trafikverkets yttrande 2013-03-27 i mål 3342-11 m fl), se avsnitt 2.7. nedan.

1.1.4 Justering och förtydligande av yrkande punkt 1.1 i M 3343-11 Malmviken

Formuleringar i Trafikverkets yrkande (efter revideringen 2012-05-31) om tillstånd att bedriva hamnverksamhet i Malmviken kan ge intrycket att färjetransporter med leveranser av arbetsutrustning etc kommer att bedrivas i hamnen. Detta är inte avsikten. Yrkandet i punkt 1.1 justeras därför till att lyda:

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken att inom land- och vattenområde på fastigheten Lovö Edeby 4:1 i Ekerö kommun under Förbifart Stockholms byggtid bedriva den hamnverksamhet med hantering av bergmaterial som utgör ett led i genomförandet av projekt Förbifart Stockholm.

Orden "arbetsutrustning" samt "och annat gods" tas således bort från yrkandet.

1.2 Justeringar och förtydliganden av villkorsförslag

1.2.1 Justering och förtydligande avseende villkorsförslag beträffande grumling, villkorsförslag 2.2.1 i samtliga hamnmål

I målet har diskussioner förts huruvida en skärm eller dubbla skärmar är ett rimligt minimikrav som ska regleras av villkoret avseende grumlingsbegränsning under respektive hamns anläggnings- och rivningsfas. Trafikverket har genomgående intagit ståndpunkten att villkorets krav ska avse en skärm och att skärmskyddets effektivitet mot grumling ska följas upp och kontrolleras inom ramen för kontrollprogrammet, varvid ytterligare åtgärder (utöver en skärm) får övervägas och vidtas vid eventuellt behov. I Trafikverkets villkorsförslag återfinns ordvalet "skärmar" respektive "skärmarna" vilket kan leda till oklarheter i fråga om villkoret föreskriver enkla eller dubbla skärmar. För att undanröja oklarhet i detta avseende justeras och förtydligas villkorsförslaget till att lyda enligt följande.

Arbeten som riskerar att orsaka grumling ska bedrivas med grumlingsbegränsande bottengående skärm och ytläns. Grumling utanför skärm får inte överstiga en i kontrollprogrammet angiven relation i förhållande till värdet i en bestämd referenspunkt. Skärm får tas bort först sedan de grumlande arbetena avslutats och det i kontrollprogrammet fastställda värdet för turbiditet underskrids innanför skärm.

1.2.2 Komplettering av villkor beträffande miljökrav på fartyg, samtliga hamnmål

Samråd har nu genomförts med tillsynsmyndigheten och Stockholm Vatten i fråga om det närmare innehållet i Trafikverkets villkorsförslag 2.3.2 avseende miljökrav på de fartyg som ska trafikera hamnarna.

Parterna är ense om att - utöver de krav som följer enligt lag - ska följande specifika krav på fartygen gälla:

- absorbenter ska finnas ombord och
- besättningen ska vara miljöutbildad.

Parterna är därutöver ense om att krav ska ställas på fartygstransporterna generellt i enlighet med vad som redovisas på s 12 i Trafikverkets yttrande 2013-03-27 i hamnmålen.

2. Kompletteringar och justeringar av tidigare beskrivna utföranden, uppgifter, etc.

2.1 Fastställd arbetsplan

Regeringen har den 15 maj beslutat att avslå överklagandena av arbetsplanen för Förbifart Stockholm. Det innebär att arbetsplanen nu vunnit laga kraft. Regeringens beslut bifogas Trafikverkets yttrande 2014-06-30 i mål M 3346-11.

2.2 Preciserat utförande av hamnarna, generellt

Trafikverket har i den tekniska beskrivningen som bifogats ansökan för respektive hamn (OP 140800, 140801 och 140802) redovisat att kaj- och rampkonstruktionerna kan komma att utformas antingen som pålgrundlagda eller som flytande pontonanläggningar.

Vid den fortsatta bygghandlingsprojekteringen har möjligheten till en pontonbaserad konstruktion mer i detalj utretts då denna ger en mindre miljöpåverkan än en pålgrundlagd anläggning. Detta arbete har nu resulterat i att typ av hamnanläggning för respektive plats har bestämts. Den valda lösningen redovisas i punkt 2.2.1-2.2.3.

För att kunna ta upp och överföra de horisontella lasterna från kajen till landfästet är den pontonlösning som tagits fram beroende av att anslutningsbron mellan landfästet och kajpontonerna kan anläggas i rät vinkel (90 grader) mot kajen. Där detta inte är möjligt har en pålade lösning valts (Sätra varv). Pålningssarbeten i begränsad omfattning kan dock behöva utföras även vid pontonkajerna.

2.2.1 Preciserat utförande av hamn på Norra Lovö, M 3342-11

De fysiska förutsättningarna och anpassningen till naturmiljön möjliggör anläggandet av en pontonhamn. En mot kajen vinkelrät anslutningsbro kan byggas. Placeringen av berglastningskaj och färjeramp överensstämmer med läget i ansökan; ritning 300K21F1 i teknisk beskrivning.

Reviderad ritning utvisande det nya utförandet inges i samband med huvudförhandlingen.

2.2.2 Preciserat utförande av hamn i Malmviken, M 3343-11

De fysiska förutsättningarna och anpassningen till naturmiljön möjliggör anläggandet av en pontonhamn. En mot kajen vinkelrät anslutningsbro kan byggas.

På hamnområdet har placeringen av vägen och bandtransportören sista biten in mot kajen ändrats. Tidigare drogs dessa i en båge norr om hamnläget. Den ändrade dragningen medför en rak sträckning ner mot kajen. Förändringen innebär att en mindre yta behöver tas i anspråk än i tidigare förslag, vilket medför att intrånget i naturmiljön blir mindre, insynen från vattnet minskar och antalet omlastningsstationer på bandtransportören kan minskas. Förändringarna har presenterats för Statens Fastighetsverk och Länsstyrelsen på samrådsmöte den 24 juni 2013, som båda ansett det nya förslaget vara bättre med hänsyn till negativ påverkan på naturmiljön och buller under anläggningstiden.

Reviderad ritning utvisande det nya utförandet inges i samband med huvudförhandlingen.



2.2.3 Preciserat utförande av hamn i Sättra varv, M 3345-11

Eftersom en vinkelrät anslutningsbro skulle innebära ett ökat intrång i naturreservatet är detta inte en lämplig eller möjlig lösning på denna plats. Pålningen kan dock utföras med borrade pålar, vilket medför lägre bullernivå jämfört ett utförande med slagna pålar.

Kajkonstruktionen har flyttats någon meter närmare strandlinjen efter önskemål från Sjöfartsverket, såsom en åtgärd att minska intrånget i farleden.

Det förändrade läget innebär en sådan marginell justering att det inte är befogat att inge reviderade ritningar i målet.

2.3 Preciseringar i fråga om bullrande arbeten, samtliga hamnmål

2.3.1 Bullrande arbeten under anläggnings- och rivningsfas

I ansökan beskrivs att anläggnings- respektive rivningsfasen av respektive hamn bedöms pågå under cirka ett år för respektive hamn och att bullrande anläggningsarbeten då kommer att bedrivas. Som ovan angetts kommer dock de bullrande arbeten som påslagning innebär att kunna begränsas, jfr ovan. Andra bullrande anläggnings- respektive rivningsarbeten kvarstår dock, vilket motiverar ett oförändrat villkorsförslag.

Såsom redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 2 till ansökan sid 52 (Sättra varv M 3345-11), bedöms de mest bullrande arbeten att pågå under cirka fyra månader.

2.3.2 Bullrande arbeten under hamnarnas driftfas

Trafikverket har i ansökningarna redovisat att respektive hamns driftfas kommer att pågå under cirka fyra till sex år, och i målet ingivna bullerutbredningskartor redovisar beräknat buller från hamnverksamheten då de verksamheter pågår som genererar mest buller. Trafikverket har på olika ställen i ansökan inklusive yttranden och bilagor redovisat vilka moment under hamnens driftskede som förorsakar mest buller samt uppgifter till ledning för bedömningen av ungefärlig frekvens och tidsmässig omfattning av de mest bullrande momenten under driftskedet. Trafikverket får nu lämna en aktuell bedömning och sammanställning av dessa uppgifter.

Hamn	Fartyg (berg) antal transporter	Färja (material) antal transporter	Max trans- porter färja	Lastningstid fartyg resp färja
Sättra varv	ca 2-3	ca 2-5	ca 12	3,5-4,5 tim resp 10-15 min
Malmviken	ca 3-5	0	0	" 0
Norra Lovö	ca 2-4	ca 3-6	ca 15	" "

Tabellen ovan redovisar det ungefärliga antal transporter per dygn vid respektive hamn. Antalet anlöp kan variera stort beroende på fartygets och färjans storlek och vilken typ av arbete som pågår vid respektive tunnelentreprenad. I sista kolumnen anges ungefärlig tid för lastning av fartyg respektive färja.

Redovisningen lämnas under den uttryckliga och tydliga reservationen att det inte är möjligt att på förhand med någon exakthet redovisa hur verksamheterna kommer att bedrivas. Frekvens av fartygsanlöp, lastningstider etc är givetvis beroende av en sådan stor mängd variabla faktorer, att stora variationer kommer att förekomma. Detta är också anledningen till varför villkorsförslaget formulerats på det sätt som gjorts. Trafikverket anser det ändå meningsfullt att lämna denna samlade redovisning såsom en beskrivning, för att så tydligt som möjligt i detta skede av projektet, redovisa en möjlig uppskattad omfattning av bullrande verksamheter under en verksamhetsdag med full verksamhet under drifttiden.



2.4 Kompletterande åtaganden avseende skyddsåtgärder och försiktighetsmått mot buller, samtliga hamnmål

Trafikverket är berett att, utöver de åtaganden som anges på sid 17 i Trafikverkets yttrande i hamnmålen daterat 2013-03-37, godta att vidtaga bullerdämpande åtgärder i fartygens lastrumsbotten i form av kvarliggande bergmaterial; se nedan punkt 3.1.3.1.

Utöver åtgärden i fartygens lastrumsbotten beskrivs i punkt 2.2 ovan nya, bullerreducerande åtgärder under anläggningsskedet med avseende på hamnanläggningarnas konstruktioner (pontonkonstruktioner i Norra Lovö och Malmviken samt byggnation med borrade pålar i Sättra varv).

2.5 Reviderade uppgifter avseende mängdangivelser av massor, samtliga hamnmål

Den fortsatta bygghandlingsprojekteringen har inneburit att mer exakta uppgifter nu kan redovisas beträffande mängden tunnelberg som avses att skeppas ut från respektive hamn än tidigare redovisade (punkt 4.3.2 i Trafikverkets ansökan 2011-06-17 för respektive hamn):

- Sättra varv cirka 2,0 miljoner ton (cirka 0,7 miljoner kubikmeter fast teoretisk volym)
- Malmviken cirka 4,6 miljoner ton (cirka 1,6 miljoner kubikmeter fast teoretisk volym)
- Norra Lovö cirka 3,0 miljoner ton (cirka 1,0 miljoner kubikmeter fast teoretisk volym)

Det bör dock påpekas att uppgifterna alltjämt är teoretiska beräkningar och att det verkliga utfallet kan komma att avvika från beräknade uppgifter.

2.6 Entreprenadmaskiner i hamnen vid Malmviken M 3343-11

Trafikverket har tidigare angett (Trafikverkets yttrande 2013-03-27 sid 17) att entreprenadmaskiner endast i undantagsfall kommer att användas i hamnen i Malmviken. Trafikverket önskar dock förtydliga att entreprenadmaskiner givetvis kommer att användas i hamnområdet vid anläggningsskedet och rivningsskedet av hamnen.

2.7 Åtgärder inom berörda reservat

Trafikverket har uppdaterat och reviderat utredningen (bilaga 5, Åtgärder inom berörda reservat, till Trafikverkets yttrande 2013-03-27) avseende projektets samlade påverkan på reservaten, det totala behovet av tillstånd och dispenser (inom och utom målen i mark- och miljödomstolen) samt ordningen för de ansökningar om tillstånd och dispenser som ges in. Den reviderade utredningen inges bilagt Trafikverkets yttrande 2014-06-30 i grundvattenmålet.

3. Synpunkter och bemötanden till yttranden ingivna till mark- och miljödomstolen per den 31 mars 2014

Trafikverket inkommer här med bemötanden och klarlägganden till några av de synpunkter som ingivits till mark- och miljödomstolen i den remissomgång som avslutats den 31 mars 2014. Vissa av de inkomna synpunkterna är likartade för två eller flera remissinstanser. Trafikverket sammanfattar och kommenterar dock likartade synpunkten på endast en plats. Trafikverket avstår i möjligaste mån från kommentarer och bemötanden som endast skulle innebära att en tidigare redovisad ståndpunkt upprepas.

3.1 Naturvårdsverkets yttrande 2014-03-31

Naturvårdsverket anför bl a att

- redovisning önskas avseende aktuell status för tänkbara mottagningshamnar för krossade bergmassor,
- bullervillkoren bör tydliggöras och konkretiseras,
- en närmare redogörelse bör lämnas för vissa bortvalda bullerskyddsåtgärder, särskilt åtgärder mot höga momentana ljud såsom att spara ett tunt lager bergmaterial i botten på fartygen för att undvika inledande slagljud, samt sekundärkrossning innan lastning,
- hamnarnas lokalisering och tillåtlighet ska provas av domstolen i målen,
- Naturvårdsverket vidhåller att krossning och bandtransport av uttagna bergmassor ska omfattas av mark- och miljödomstolens prövning,



- Naturvårdsverket vidhåller sin uppfattning i frågan om att det utvunna berget från tunneldrivningen ska betraktas som avfall.

Trafikverket får till detta redovisa följande.

3.1.1 Status aktuella mottagningshamnar

Trafikverket har mottagit anbud från ett antal mottagningsalternativ och utvärdering och förhandlingar är omedelbart förestående. Det kan emellertid redan nu konstateras att mottagningskapaciteten är tillräcklig för det bergmaterial som kommer att skeppas ut från hamnarna samt att det sannolikt blir ett antal mottagningshamnar som kommer att användas. Aktuella aktörer driver tillståndprocesser i erforderlig omfattning för denna verksamhet. Trafikverket planerar att träffa avtal innan huvudförhandling hålls i målen.

3.1.2 Tydliggörande och konkretisering av bullervillkoren

3.1.2.1 Allmänt

Såsom tidigare redovisats har Trafikverket valt att redovisa enhetliga villkorsförslag för de tre hamnlägena (separata villkorsförslag för hamns anläggnings- och rivningsskede respektive driftsskede). Trafikverkets villkorsförslag för tunneldrivningen är av en annan utformning än villkorsförslagen för hamnarna.

De olika villkorsförslagen präglas av de olika förutsättningar som råder för respektive verksamhet. Då det är en förutsättning att den tillståndssökta verksamheten ska kunna bedrivas med de villkor som domstolen slutligt slår fast, är det angeläget att bullervillkoren kan utformas olika för olika verksamheter. På så vis kan bästa möjliga omgivningshänsyn tas på ett sätt som också är anpassat till verksamheten. Meddelade bullervillkor får inte medföra att verksamheten inte kan bedrivas.

Tunneldrivningen präglas av att den inte är stationär utan att den kommer att avancera och förflyttas efter en mycket lång sträcka med varierande förutsättningar i fråga om produktionsrelaterade respektive omgivningsrelaterade förutsättningar. Hamnverksamheten kommer att – tillfälligt under några år – bedrivas på tre bestämda och begränsade platser där förutsättningarna på respektive plats är relativt statiska och där det är mycket tids- och verksamhetskritiskt för projektet att den bygglogistik som hamnen ska tillgodose inte förhindras. Trafikverket ser det som en fördel att – även om platsförhållanden och förutsättningar något skiljer mellan de olika hamnlägena – villkorsförslagen hålls enhetliga för samma typ av verksamhet (d v s anläggande och avveckling av kajer m m respektive drift av hamnverksamhet), vilket borgar för en enhetlig och förutsebar tillämpning med avseende på anläggandet av hamnarna samt hamnverksamheten.

Beträffande uppföljning och kontroll av buller från verksamheten under hamnarnas anläggnings- och rivningstid respektive drifttid avser Trafikverket att mäta ljudnivån som ekvivalent nivå i fem-minutersperioder vid start av varje nytt bullrande arbetsmoment, vid nytt geografiskt läge för arbetsmoment, stickprovsvis samt vid klagomål, både under byggtid, drifttid och rivning av hamnarna. Även kontinuerlig mätning kan komma att ske.

3.1.2.2 Tydliggörande och konkretisering avseende bullervillkorsförslaget för hamnarnas bygg- och anläggningsskede samt rivningsskede

Genom tidigare ingivna bullerutbredningskartor för respektive hamn har Trafikverket redovisat vilka bullernivåer som genereras av de mest bullrande arbetena vid hamnarnas anläggande respektive rivning. Villkorsförslagens närmare innebörd är att arbeten som vid byggnation respektive rivning av hamnarna medför bullernivåer över riktvärde utomhus dagtid vid bostadsfasad, d v s 60 dBA vid fasaden (Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, NFS 2004:15), endast får ske mellan kl 07 – 19 helgfri måndag – fredag. Arbeten får även bedrivas andra tider, men får då inte orsaka buller över de riktvärden utomhus vid bostadsfasad, eller inomhus i bostadsrum, som vid varje tidpunkt rekommenderas för byggbuller i NFS 2004:15.

Mer omfattande restriktioner än de nu föreslagna får konsekvenser för hamnarnas byggtid. Byggtiden blir då mer utdragen vilket medför en senarelagd produktionsstart av tunneldrivningsarbetena. Således påverkar därmed restriktioner för bullret under hamnarnas byggtid den tidpunkt då hamnarna kan börja användas, vilket ger direkt effekt på projektets totala byggtid. Trafikverket har tidigare i yttranden (se bl a Trafikverkets yttrande i hamnmålen 130327 sid 22) redovisat ekonomiska konsekvenser av förseningar av projektet.



Som redovisas ovan under punkt 2.2 samt 2.3.1 kommer bulleralstrande pålningsarbeten att kunna minskas mot tidigare ingivna uppgifter till följd av nu gjorda konstruktionsval.

Det är få fastigheter som beräknas beröras av buller över riktvärden (tre fastigheter enligt beräkningarna, samtliga belägna i närheten av hamnen i Sättra varv). Trafikverket avser att vidta åtgärder för att lindra situationen för boende som berörs av buller över riktvärdena genom erbjudanden om alternativ vistelse på sätt som framgår av villkorsförslaget.

Vissa fastighetsägare kommer att erbjudas åtgärder som syftar till att innehålla riktvärden inomhusvärde nattetid (30 dBA) vid drift av hamnen, se nedan. Trafikverkets målsättning är att erbjuda och genomföra dessa åtgärder i så god tid att åtgärden nyttiggörs även i förhållande till buller under hamnens byggtid.

3.1.2.3 Tydliggörande och konkretisering avseende bullervillkorsförslaget för hamnarnas driftskede

Genom tidigare ingivna bullerutbredningskartor för respektive hamn (senast med bilaga 1 till Trafikverkets yttrande 2013-03-27) redovisar Trafikverket vilka bullernivåer som genereras av den mest bullrande verksamheten under hamnens driftskede.

Medan bullrande arbeten i samband med anläggande av hamnarna huvudsakligen kan koncentreras till dagtid (kl 07 – 19 helgfri måndag - fredag), föreligger inte samma möjlighet till begränsning under hamnarnas driftskede. För att hamnarna ska kunna uppfylla sitt viktiga syfte krävs att verksamhet i hamnarna ska kunna bedrivas alla tider på dygnet. För tunnelentreprenaderna Södra och norra Lovö behöver bergtransporterna gå dygnet runt och för tunnelentreprenaderna Sättra och norra Lovö behöver vägfärjetransporterna gå dygnet runt. Vid normal produktion behövs troligen inte bergtransporter vid Sättra Varv ske under alla tider på dygnet. Det måste dock vara möjligt, med hänsyn till risk för produktionsstörningar i tunneldrivningen et c som måste kunna arbetas in för att säkerställa att projektets färdigställande tid kan hållas, att bedriva hamnverksamhet under alla tider på dygnet.

Som framgår av bullerutbredningskartorna bedöms riktvärde för buller utomhus vid fasad inte kunna innehållas måndag till fredag kl 7 – 19 för en fastighet (som berörs av buller från hamnverksamheten i Sättra), medan riktvärdet för buller utomhus kvällar och/eller nätter inte beräknas att kunna innehållas vid ytterligare åtta fastigheter (sex berörda av buller från hamnverksamheten vid Sättra varv och två berörda av buller från hamnverksamheten i Malmviken), trots de bullerdämpande åtgärder som kommer att vidtas vid källan som bedömts tekniskt och ekonomiskt möjliga att genomföra, se ovan punkt 2.4.

Då riktvärdena för buller utomhus således inte kommer att kunna innehållas vid alla bostäder med tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga åtgärder, föreslås att åtgärder ska vidtas för att innehålla riktvärdena för buller inomhus. I de byggnader där riktvärdet i bostadsrum nattetid riskerar att överskridas under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod (med orden "dagar" avses således här egentligen nätter) ska i första hand - d v s så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt - bullerdämpande åtgärder på fastigheten vidtas, så att riktvärdet i bostadsrum nattetid innehålls.

Avsikten med villkorsförslaget är således i första hand att riktvärdet (d v s 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maxnivå) för buller i bostadsrum nattetid (kl 22 – 07) inte ska överskridas, sedan de tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga åtgärder som redovisats vidtagits vid bullerkällan. Om inomhusvärdet nattetid inte kan klaras (efter fastighetsanknutna åtgärder, om så är aktuellt) ska de boende – när verksamheten bedöms kunna medföra buller över riktvärdet under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod – erbjudas alternativ vistelse. Denna vistelse måste arrangeras olika, beroende på den stördes personliga förhållanden.

Nio fastigheter är enligt Trafikverkets bullerberäkningar aktuella för åtgärd i form av fasadåtgärd och/eller bullerskyddad uteplats (sju berörs av verksamheten vid Sättra Varv och två berörs av verksamheten vid Malmviken). Samtliga dessa fastighetsägare har kontaktats.

Naturvårdsverket anser att riktvärden för externt industribuller bör ligga till grund för formuleringen av bullervillkor för hamnverksamheten eftersom hamnverksamheten kommer att bedrivas på platsen under betydligt längre tid än vad som är normalt i ett anläggningsprojekt. Trafikverket bestrider Naturvårdsverkets påstående att hamnarnas drifttid skulle anses vara så anmärkningsvärt lång att byggbullernormen inte kan anses tillämplig. Trafikverket hänvisar till mark- och miljödomstolens bedömning i deldom 2014-02-13 i mål M 1425-12, där en verksamhetstid om sju år ej bedömts vara för lång för tillämpning av riktvärden för byggbuller. Trafikverket vidhåller värdet av ambitionsnivån i att vidta åtgärder till skydd för inomhusvärde nattetid enligt riktvärden för



byggbuller, vilket moment saknas i riktvärden för industribuller. Trafikverket vidhåller även påpekandet av omöjligheten att förena verksamheten med riktvärden för externt industribuller i områden med rörligt friluftsliv, vilket följer av riktlinjen för industribuller. Naturvårdsverkets Riktlinjer för externt industribuller, Råd och riktlinjer, 1978:5 har upphävts fr o m juli 2013 och förefaller därmed av ett flertal skäl olämplig att lägga till grund för bullervillkor i ifrågavarande mål. Ytterligare uppgifter angående tillämpligheten av riktvärden för byggbuller har tidigare ingivits; se Trafikverkets tidigare yttranden (bl a Trafikverkets yttrande 2012-05-31 sid 53 i mål 3342-11).

Angående konsekvenser av strängare bullerkrav än de av Trafikverket föreslagna, se Trafikverkets tidigare yttranden (se bl a Trafikverkets yttrande i hamnmålen 2013-03-27 s 22).

3.1.3 Närmare redogörelse lämnas för vissa bortvalda bullerskyddsåtgärder

3.1.3.1 Begränsning av momentana ljud vid lastning

Trafikverket har fortsatt att utreda åtgärder för att begränsa höga momentana ljud vid lastning. Såsom redovisats i Trafikverkets PM Bullerskyddsåtgärder (bilaga 1 till Trafikverkets yttrande 2013-03-27 i hamnmålen, nedan Promemorian) är åtgärder med inklädnad av lastrumsbotten och sidor inte ekonomiskt rimlig med hänsyn till den begränsade nytta som kan uppnås relaterat till de höga kostnaderna. Med utgångspunkten att de högsta ljudnivåerna under en lastningscykel alstras av bergmaterial som inledningsvis vid lastningen slår i lastrummets botten (se punkt 4.1 i Promemorian) har Trafikverket utrett möjligheten att vid lossning av fartyg eller präm lämnas berg kvar på en delyta av botten i lastrummet. Vid lastning av fartyg eller präm påbörjas lastningen på den kvarlämnade högen. På detta sätt undviks att berget faller direkt mot stålplåten i lastrummets botten. Denna åtgärd dämpar de högsta ljudnivåerna till ekonomiskt försvarbar kostnad.

Trafikverket är berett att åta sig denna åtgärd i bullerdämpande syfte.

3.1.3.2 Sekundärkrossning

Trafikverket finner alltså att sekundärkrossning av samtliga massor inte är miljömässigt motiverad eller ekonomiskt rimlig som en åtgärd för att minska bullernivån vid lastning av fartyg.

En krossanläggning kräver relativt stor yta, bra ventilation, omlastningsutrustning, dammhanteringsutrustning samt elförsörjning. Ett andra krossteg, sekundärkrossning, fördubblar dessa behov. Därtill krävs utrymmen för bergupplag förenade med hanteringen mellan primär- och sekundärkrossningen.

Den bedömda bullerreduceringen vid lastning av fartyg bedöms inte uppvägas av de ökade kostnader för anläggning och drift av den utökade anläggningen som krävs för hantering av berget som inte ska hanteras vidare inom entreprenaden.

3.1.4 Hamnarnas lokalisering och tillåtlighet

Trafikverket vidhåller vad Trafikverket tidigare anfört i målen. Trafikverket noterar att Naturvårdsverket, efter de kompletteringar som Trafikverket tillfört målen jämte de åtaganden som Trafikverket gjort, anser att underlaget är tillräckligt för prövningen samt att någon anledning inte längre föreligger att ifrågasätta hamnarnas tillåtlighet samt lokalisering.

3.1.5 Omfattningen av mark- och miljödomstolens prövning

Trafikverket är ense med Naturvårdsverket att bandtransportören omfattas av mark- och miljödomstolens prövning. Trafikverket anser att bandtransportören har ett sådant omedelbart samband med den tillståndssökta hamnverksamheten att den uppfyller kriterierna att betraktas som följdverksamhet till hamnverksamheten. De störningar som är förenade med bandtransportören har redovisats i målen.

Trafikverket kan inte dela Naturvårdsverkets uppfattning att krossning av bergmaterial ska ingå i mark- och miljödomstolens prövning med anledning av Trafikverkets ansökan. Inom det 21 km långa projektet kommer krossning att förekomma på ett flertal platser inom vägbyggnadsarbetenas arbetsområden, således ej endast på etableringsområden som är förbundna med hamnar. Krossning är vanligt förekommande vid vägbyggnadsarbeten; krossning sker tillsammans med övriga byggnads- och anläggningsarbeten inom vägbyggnadsarbetenas som ett led i den vägbyggnadsverksamhet som genomförs med stöd av fastställd arbetsplan, jfr 4 och 14 a § väglagen. Krossningen är verksamhetsmässigt och geografiskt separerad från hamnområden och hamnverksamhet. Krossning kan ske såväl för eget ändamål (vägbyggnadsmaterial) som för bortforsling.

Krossning har därmed inte ett sådant omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten som Naturvårdsverket förutsätter, och som krävs för att verksamheten ska betraktas som följdverksamhet till den tillståndssökta hamnverksamheten och därigenom ingå i prövningen. Det är ingen lämplig och ändamålsenlig avgränsning av prövningen om viss krossning i projektet ska omfattas av prövningen i mark- och miljöödomstolen, medan annan krossning inte gör det. All krossning inom projektet kommer på gängse sätt i vägbyggnadsentreprenader att anmälas i enlighet med miljöbalken 9 kap 6 § samt 4 kap 6 § miljöprövningsförfordningen. De detaljerade uppgifter som behövs för sådan anmälan finns ännu inte tillgängliga. Även av denna orsak är det inte lämpligt eller ändamålsenligt att integrera krossningen i denna prövning.

Trafikverket har ändå i målet redovisat störningar från krossning, för det fall att mark- och miljöödomstolen skulle ha en annan uppfattning i denna fråga. Trafikverket uppfattar inte att Naturvårdsverket menar att något underlag i Trafikverkets ansökan jämte kompletteringar saknas för prövningen.

3.1.6 Avfallsfrågan

Trafikverket ser det som positivt att Naturvårdsverket anser att miljöeffekterna av masshanteringen är tillräckligt väl beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen samt att de åtaganden som Trafikverket gjort för hanteringen av tunnelberget är tillräckliga. Trafikverket är dock inte berett att acceptera att de bergmassor som tas ut ska betraktas som avfall och kan heller inte dela uppfattningen att ett nyttiggörande av massorna inte försvåras av en avfallsklassning. Trafikverket vidhåller vad som tidigare anförts i målet beträffande avfallsklassificeringen med följande tillägg.

Som tidigare anförts kan Trafikverket inte se att någon tillståndspliktig åtgärd sker inom ramen för den tillståndssökta verksamheten (med den ändamålsenliga avgränsning av prövningen som bör gälla), även om materialet skulle betraktas som avfall. Eftersom den tillståndssökta verksamheten – inte heller inom ramen för det s k grundvattenmålet – inte innefattar något moment med tillståndsplikt med avseende på avfall saknar domstolen anledning att bedöma frågan om massornas eventuella karaktär av avfall. Det framstår som oriktigt och olämpligt att avgöra denna fråga med stora negativa konsekvenser på ett abstrakt plan, istället för att på gängse sätt i ett vägbyggnadsprojekt överlämna eventuell avfallsklassning till tillsynen. Exempelvis kommer eventuella förorenade jordmassor att betraktas och hanteras som avfall.

Trafikverket vidhåller att tunneldrivning omfattas av begreppet "produktionsprocess". Varken ordalydelsen eller tillämpliga förarbeten utesluter en sådan tolkning. Både gruvor och täkter omfattas av begreppet produktionsprocess. Den faktiska verksamheten vid tunneldrivning skiljer sig inte på något avgörande sätt från dessa verksamheter. Trafikverkets syfte är såväl att bygga väg i tunnel som att finna avsättning för det utvunna berget. Inte heller bestämmelsernas övergripande syfte åsidosätts med en sådan tolkning (att skydda människors hälsa och miljön) utan Trafikverkets syn utgör istället den mest fördelaktiga ur ett miljömässigt perspektiv eftersom den på enklast sätt möjliggör en direkt användning av bergmassorna till andra projekt.

Den tätverksamhet som bedrivs i regionen kommer under den tid som tunneldrivningen pågår att minska då dessa aktörer kommer att hantera det tunnelberg som loss hålls istället som en del i den ordinarie verksamheten.

Okrossat berg är en råvara och en biprodukt från tunneldrivningen. De bergmassor som skeppas ut via hamnarna kommer efter loss hållningen att krossas till fraktionsstorleken 0-150 mm. Bergkross 0-150 är en standardprodukt som erbjuds av så gott som samtliga större täkter och bergmaterialleverantörer (se bl a www.ballastsverige.se/sv/Vara-produkter/Bergkross). För att åstadkomma detta räcker en krossning, någon sekundärkrossning kommer inte att vara nödvändig.

Med anslutning till det av Naturvårdsverket återopade avgörandet MÖD 2010:7, kan Trafikverket således konstatera att

- bergmaterialet fyller samma funktion som ett naturmaterial (det är ett naturmaterial),
- användningen av materialet inte ger upphov till ökade störningar för människors hälsa eller miljön eller i vart fall mycket begränsade sådana störningar,

vilket innebär – i linje med avgörandet – att bergmaterialet inte ska ha statusen av avfall.

Trafikverket delar inte Naturvårdsverkets inställning att en klassificering inte innebär en försvårad användning av massorna. En mängd led i hanteringen av avfall är tillstånds- eller anmälningspliktig, antingen utifrån avfallsförfordningen, miljöprövningsförfordningen eller annan reglering samt kan utlösa skattekonsekvenser



(avfallsskatt). Detta är något som beaktas av exempelvis en slutanvändare av massorna och som försvårar en naturlig avsättning och användning.

Vid huvudförhandlingen bör närmare uppgifter som försäljningen av bergmassorna kunna lämnas.

Det kan avslutningsvis noteras att en avfallsklassning inte medför några miljömässiga fördelar, inte heller medför avsaknaden av en avfallsklassning några negativa följder för människors hälsa eller miljön. De i målet aktuella bergmassorna är en råvara och produkt för bergmaterial- och anläggningsindustrin samt en tillgång för Trafikverket och kommer att så hanteras.

3.2 Länsstyrelsens yttrande 2014-03-31

Länsstyrelsen anför bl a att

- det är nödvändigt att anordna haveriskydd för att förhindra utsläpp till vatten om ett mer intensivt regn än s k tioårsregn inträffar,
- Trafikverket vid byggande i vatten vid Sättra varv ska använda dubbla skärmar eller annan teknik med motsvarande eller bättre skydd för miljön,
- alternativ vistelse, enligt Trafikverkets förslag till bullervillkor, så långt som möjligt bör vara likvärdig med den ordinarie bostaden, inte ligga för långt från den samt bör kunna nyttjas under minst en vecka per tillfälle. Länsstyrelsen anger att detta bör anges i villkor,
- Länsstyrelsen önskar ta del av den planerade lokaliseringsstudien för att kunna bedöma om risker med landtransporter av farligt gods via utskeppningshamnarna har beaktats i tillräcklig omfattning.

3.2.1 Åtgärder för att förhindra utsläpp vid regn överstigande tioårsregn

Trafikverket anser inte att en dimensionering utöver s k tioårsregn är erforderlig av följande skäl.

Samhällets dagvattensystem dimensioneras för regn med viss återkomsttid, vanligen 10 år. Trafikverket följer beräkningsnormen "P90 Dimensionering av allmänna avloppsledningar" liksom kommunerna i Sverige. Dimensionering för fylld dagvattenledning är: ej instängt område inom citybebyggelse 2 år och instängt område inom citybebyggelse 10 år. Trafikverkets olika arbetsområden är också dimensionerade för tioårsregn, med ett påslag om 5% (klimatfaktor).

När ett rörsystems kapacitet överskrids kommer dagvattensystemet att börja dämmas. När hela dagvattensystemet är fullt kommer vatten på vissa ställen att tillfälligt dämmas upp på markytan. Att dimensionera dagvattenförande ledningar för exceptionella regn, t ex för mer intensiva regn än tioårsregn, är i praktiken omöjligt, det gäller för samhället och det gäller för Trafikverkets olika arbetsområden. Att genomföra en förhöjning av kapaciteten på en isolerad yta utan att systemet i övrigt har en mottagande kapacitet av samma grad fyller ingen nytta.

Vid normala regn kommer stendamm med lättlösliga kväveföreningar att föras till spillvattennätet. Länsstyrelsen har framfört att risk kan föreligga att om hamnområdet utsätts för mycket häftiga regn att dessa föroreningar kommer att brädda ut i Mälaren. Det är Trafikverkets bedömning att så inte kommer att ske. Det fina stendamm med de lättlösliga kväveföreningarna kommer vid alla typer på regn, i samband med normala regn men även vid regn som överstiger tioårsregnen, initialt att spolav från marken och ledas till spillvattennätet. När dagvattensystemet efter en stund fyllts upp och inte kan bära större regnvattenmängder är föroreningarna redan omhändertagna. Regnmängder överstigande tioårsregn och dess eventuella påverkan på Östra Mälaren är sålunda inget miljöproblem med avseende på dammet inom hamnområdet.

3.2.2 Åtgärder till skydd mot föroreningar vid byggande i vatten vid Sättra varv

Trafikverket anser att ett obligatoriskt krav på dubbla skärmar inte är miljömässigt befogat. Hanteringen av dubbla skärmar kan vara problematisk och kan leda till försämrad effekt. Trafikverket föredrar istället att de uppföljande kontroller som kommer att ske enligt kontrollprogrammet får vara avgörande för vilka ytterligare grumlingsbegränsande åtgärder som bör sättas in om så skulle visa sig befogat.

Stenutlastningskaj och färjekaj vid Sättra varv kommer att grundläggas med pålar, vilka kommer att borrar. En del av färjekajen kommer att utföras i form av en mindre stenutfyllningsbank (500 m³) för att ansluta kajen mot land.



Anläggningsarbetena förväntas endast ge upphov till begränsad grumling (se miljökonsekvensbeskrivningen). Som en säkerhetsåtgärd föreslår Trafikverket ändå att spridningsbegränsande åtgärd i form av bottengående skärm kommer att appliceras.

Föreslaget arbetssätt och försiktighetsåtgärder innebär att påverkan på omgivande vattenmiljö blir försumbar. En grumlingsbegränsande skärm är ett effektivt sätt att hålla tillbaka suspenderad substans och hindra spridning av grumlighet. Förutsatt att skärmen inte går sönder kommer halterna suspenderad substans utanför skärmen att ligga på halter i vattenområdet som motsvarar bakgrunds nivåer. Skärmens funktion och att den inte slits sönder följs upp i kontrollprogrammet.

Eftersom anläggningsarbetena i sig själva endast ger upphov till begränsad grumling förbättras inte avskiljningen av suspenderad substans ytterligare om två parallella skärmar appliceras.

3.2.3 Detaljerade villkor med avseende på alternativ vistelse

Trafikverket anser att lösningarna måste anpassas till de personliga förhållandena, och att några närmare regler lämpligen inte kan anges. Krav på "likvärdig standard" eller liknande samt krav på längsta avstånd är praktiskt sett vanskliga att upprätthålla och garantera, varför villkoren enligt Trafikverkets mening måste hållas fria från sådana detaljer. I de fall alternativt vistelse erfordras under en längre tid kommer likvärdighet att eftersträvas så långt möjligt. I de fall alternativt vistelse erfordras under en kortare tid måste dock projektet ha möjlighet att erbjuda hotell som alternativt boende, vilket inte kan ses som ett likvärdigt med ett ordinarie boende.

3.2.4 Lokaliseringsstudie med avseende på risker med landtransporter av farligt gods via utskeppningshamnarna

Frågeställningar rörande transporter till och från utskeppningshamnarna ligger enligt Trafikverkets mening utanför en ändamålsenlig avgränsning av målet. Efterfrågade förhållanden provas inom ramen för respektive utskeppningshamns tillståndsprövning samt omfattas av lagar rörande transporter av farligt gods. Trafikverket har dock genomfört och genomför alltjämt studier av tänkbara utskeppningshamnar med avseende på bl a det som länsstyrelsen efterfrågar för att säkra att det finns genomförbara lösningar. Eftersom frågorna ligger utanför målen föreslår Trafikverket att detta tas upp i dialog med länsstyrelsen (och uppfattar att länsstyrelsen egentligen heller inte efterfrågar något annat).

3.3 FRA:s yttrande 2014-03-31 (mål 3342-11 Norra Lovö)

FRA yrkar i första hand

- att samtliga vägtransporter med anledning av Förbifart Stockholm på norra Lovö ska planläggas att ske sjövägen alternativt via Lovö Kyrkallé,
- att Trafikverket i samråd med FRA ska upprätta en handlingsplan för att minska trafiken genom FRA:s anläggning på Rörbyvägen,
- att Trafikverket ska ersätta FRA för ökade bevakningskostnader med cirka 4,2 miljoner kr per år.

FRA yrkar i andra hand

- att Trafikverket i samråd med FRA ska upprätta en handlingsplan för att minska trafiken genom FRA:s anläggning på Rörbyvägen,
- att Trafikverket ska ersätta FRA för ökade bevakningskostnader med cirka 1,6 miljoner kr per år,
- att Trafikverket ska öka trafiksäkerheten på Rörbyvägen.

FRA yrkar att Trafikverket ska föreläggas att presentera underlag som visar vilken Trafik som kommer att belasta vägnätet på norra Lovö, med avseende på hamnens bygg-, drift- och avvecklingstid.

FRA yrkar ersättning för rättegångskostnader.

3.3.1 Trafikverkets inställning

Trafikverket bestriider FRA:s samtliga yrkanden på följande grunder.

Hamnen på norra Lovö har tillkommit för att minska de transporter på norra Lovö som annars uppstått som en följd av byggandet av Förbifart Stockholm. Då således transporter av bergmaterial från arbetsområdet på norra Lovö sker sjövägen till mottagare i andra hamnar samt byggmaterial och maskiner till och från arbetsområdet kommer att ske via hamnen, leder detta till en kraftig begränsning av vägtransporterna på norra Lovö. Hamnens



byggande, drift och avveckling leder således inte till någon ökad trafik på vägnätet på norra Lovö, annat än möjligen helt marginellt. Denna marginella trafik är att betrakta som en mindre del av den allmänna trafiken på vägnätet. Trafikverket har ingen möjlighet att med bindande verkan förbjuda trafikering som sker på allmän väg. (Trafik till och från etableringsområdet vid arbetstunneln kommer dock att förekomma, i synnerhet innan hamnen har byggts. Detta hör emellertid inte till målet, utan hanteras inom ramen för den gängse hanteringen av omgivningsfrågor som Trafikverket hanterar vid praktiskt taget alla vägbyggnadsprojekt).

FRA:s yrkanden har således inte sådant samband med målet att yrkandena kan prövas i målet, varför yrkandena ska avvisas alternativt ogillas. Påstådda kostnader är obestyrkta. Trafikverket hänvisar till Trafikverkets yttranden 2014-09-17 (MMD aktbilaga 97) samt 2013-03-27 (MMD aktbilaga 115), varav bl a framgår att Trafikverket för en dialog med FRA för att söka lösningar på de problem som FRA befarar. Fortsatt dialog i de frågor FRA tar upp i målet sker lämpligen inom den ramen för den sedvanliga omgivningshanteringen i ett vägbyggnadsprojekt och den löpande dialog som pågår mellan FRA och Trafikverket. Inom ramen för detta arbete har en gemensam säkerhetsanalys genomförts och risker kommer att hanteras i en säkerhetsplan som är under framtagande.

FRA är inte att betrakta som sakägare i något förhållande relaterat till 11 kap miljöbalken, och har inte rätt till ersättning för rättegångskostnader i målet.

3.4 Sven och Anette Faringers (Ekerö Hogsta 4:8) yttrande 2014-03-31 (mål 3342-11 Norra Lovö)

Sven och Anette Faringer har inkommit med synpunkter som delas av fler boende på norra Lovö. De anger bl a att

- anläggningar för dricksvattenrening och avloppsrening kan komma att skadas av slam från sjöbotten som rörs upp av fartygsrörelser samt stendamm,
- fastighetens fiskerätt kan komma att skadas av verksamheten.

3.4.1 Trafikverkets inställning

Den planerade verksamheten bedöms inte kunna leda till sådana skador eller olägenheter som fastighetsägarna befarar. Om så ändå skulle komma att ske ska skadorna hanteras inom ramen för bestämmelserna om oförutsett skada. Anläggandet av en pontonhamn istället för pålad konstruktion bedöms leda till minskad grumling.

Påverkan på vattnets kvalitet med anledning av hamnverksamheten kommer att följas upp inom ramen för kontrollprogrammet.

3.5 Ann-Christine Hallmans (Ekerö Kungshatt 1:91) yttrande 2014-03-24 (mål 3345-11 Sättra)

Ann-Christine Hallmans har inkommit med synpunkter som delas av fler boende vid Kungshattundet. Hon anger bl a att

- Trafikverket bör redovisa hur man avser att klara riktvärdena såväl inomhus som utomhus enligt industribullernormen samt Socialstyrelsens allmänna råd (SOSFS 2005:6 M),
- bostadshusets glasverandor inte kommer att klara gränsvärdena för ekvivalent ljudnivå inomhus enligt byggbullernormen,
- pålning och liknande störande åtgärder endast bör tillåtas utföras under 30 september – 1 april ifall gränsvärdena för den bullernorm som fastställs beräknas kunna överskridas.

3.5.1 Trafikverkets inställning

Som framgår av Trafikverkets i målet ingivna bullerutbredningskartor kan verksamheten inte bedrivas med innehållande av bullernormernas riktvärden för de närmast belägna bostäderna. Långtgående restriktioner för verksamhetens bedrivande leder till längre byggtid – varvid verksamhetens störningar på omgivningen kommer att få en längre varaktighet och medföra högre kostnader – eller till att hamnverksamheten ö h t inte är meningsfull att bedriva på platsen på sätt som förutsatts i regeringens tillåtlighetsbeslut. I det sistnämnda fallet är Trafikverket hänvisat till att istället bedriva transporter via lastbil.

Det framgår redan av innehållet i de allmänna råd som i dagligt tal kallas "normer", att riktvärdena inte ska uppfattas så att de alltid ska innehållas. I de fall det inte är tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att innehålla bullerriktvärden för en i övrigt tillåten verksamhet får de frångås.

I enlighet med innehållet i byggbullernormen strävar Trafikverket efter att innehålla riktvärdet för buller nattetid inomhus. Inglasade verandor är i detta avseende inte att betrakta som bostadsrum utan snarare som ett enklare vistelserum. Verandorna är i alla händelser inte avsedda som sovrum, och det ter sig inte praktiskt eller ekonomiskt

Ärendenummer
TRV 2011/6210, 6211, 6212
Ert ärendenummer
Målnr M 3342-11, 3343-11, 3345-11

Dokumentdatum
2014-06-30
Sidor
13(13)



TRAFIKVERKET

rimligt att bullerisolera dessa på samma sätt som sovrum. Fastigheten Kungshatt 1:91 är aktuell för fastighetsanknutna bullerdämpande åtgärder.

Beträffande fastighetsägarnas önskemål att pålning och andra bullrande arbeten bör vara tillåtna endast under vinterhalvåret beaktas det i viss mån, genom att Trafikverket är berett att inte igångsätta kraftigt bullrande arbeten under fåglarnas häckningssäsong (1 april – 30 september), såvida inte sådan fördröjning inverkar menligt på projektets sluttid. Som tidigare redovisats ligger etablering av hamnar på projektets kritiska linje, varför ett halvårs försening av färdigställandet av en hamn påverkar projektets sluttid. Om kraftigt bullrande arbeten igångsätts under höst, vinter eller tidig vår, vilket alltså kommer att eftersträvas, innebär det att det finns goda förutsättningar att de mest bullrande momenten kan vara genomförda under sen vår eller tidig sommar. Något ovillkorat åtagande är dock Trafikverket inte berett att göra m h t de ekonomiska konsekvenser som en försenat projekt av denna storlek innebär. Trafikverket vill dock i sammanhanget påpeka, att pålningen vid Sättra varv ska ske med s k borrade pålar, vilket medför lägre bullernivå än traditionell pålslagning.

Borlänge 30 juni 2014

Anders Bengtsson

Marie Borgblad

Sammanställning 2014-06-30 av Trafikverkets yrkanden och villkorsförslag i ansökningar om tillfällig hamnverksamhet, etc, för Förbifart Stockholm

Yrkanden

Sätra varv (M3345-11)

Hamnverksamhet:

1.1

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken att inom land- och vattenområde på fastigheten Sätra 2:1 och Båtvaggan1 i Stockholms stad under Förbifart Stockholms byggtid bedriva den hamnverksamhet med hantering av arbetsutrustning, bergmaterial och annat gods som utgör ett led i genomförandet av projekt Förbifart Stockholm.

(Yrkandet justerat genom Trafikverkets yttrande 2012-05-31)

Vattenverksamhet:

1.2

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att utföra en berglastningskaj och en färjeramp för hamnverksamheten.

(Yrkandet justerat genom Trafikverkets yttrande 2014-06-30)

1.3

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att efter hamnverksamhetens upphörande borttaga de i 1.2 angivna anläggningarna.

1.4

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att på fastigheten Sätra 2:1, Stockholms stad, under Förbifart Stockholms byggtid bortleda ytvatten från Mälaren med en volym uppgående till 170.000 kubikmeter per år.

1.5

Trafikverket ansöker om tillstånd att, i enlighet med ingivna tekniska beskrivningar och ritningar, bedriva följande verksamheter inom Sätterskogens naturreservat:

- schakta och fylla ut arbetsområdet (föreskrift A6),
- uppföra byggnader och anläggningar (föreskrift A9),
- hårdgöra arbetsområdet (föreskrift A10),
- dra fram markledning för uttag av processvatten (föreskrift A11) samt
- hårdgöra strand (föreskrift A12).

(Yrkandet justerat genom Trafikverkets yttrande 2014-06-30)

(Yrkandet avseende dispens från skyddsföreskrifter för Östra Mälarens skyddsområde återkallat efter länsstyrelsens klarläggande att dispens ej krävs (se MMD:s protokoll 2012-09-25 – 2012-09-26 s 3).

Övrigt:

Trafikverket yrkar

1.6

att arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbetena fastställs till tio år från dag för verkställbar dom.

(Yrkandet justerat genom Trafikverkets yttrande 2012-05-31)

(Alternativt (i enlighet med länsstyrelsens förslag i yttrande 2012-02-09, aktbil 32):

Arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbetena fastställs till tio år från dag då tillståndet tagits i anspråk (d v s då anläggningsarbetena för hamnanläggningarna i vatten påbörjats), förutsatt att MMD finner formuleringen lämplig).

1.7

att igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten fastställs till fem år från dag för verkställbar dom.

(Yrkandet justerat genom Trafikverkets yttrande 2012-05-31)

1.8

att tiden för anmälan av oförutsedd skada fastställs till fem år från utgången av den av domstolen bestämda arbetstiden,

1.9

att meddelade tillstånd och dispenser får tas i anspråk även om de inte vunnit laga kraft,

1.10

att den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen godkänns,

1.11

att prövningsavgiften fastställs till 87.000 kr,

1.12

att mark- och miljödomstolen föreskriver villkor i enlighet med sökandens förslag samt

1.13

Yrkandet om gemensam handläggning frånfallet med anledning av MMD:s beslut om gemensam handläggning av målen, antecknat i MMD protokoll 2012-10-30 s 2.

Malmviken (M3343-11)

Hamnverksamhet:

1.1

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken att inom land- och vattenområde på fastigheten Lovö Edeby 4:1 i Ekerö kommun under Förbifart Stockholms byggtid bedriva den hamnverksamhet med hantering av bergmaterial som utgör ett led i genomförandet av projekt Förbifart Stockholm.

(Yrkandet justerat genom Trafikverkets yttrande 2012-05-31 samt 2014-06-30)

Vattenverksamhet:

1.2

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att utföra en berglastningskaj för hamnverksamheten.

(Justerat genom Trafikverkets yttrande 2014-06-30)

1.3

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att efter hamnverksamhetens upphörande borttaga den i 1.2 angivna anläggningen.

1.4

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att på fastigheten Lovö Edeby 4:1, Ekerö kommun, under Förbifart Stockholms byggtid bortleda ytvatten från Mälaren med en volym uppgående till 270.000 kubikmeter per år.

1.5

(Yrkandet avseende dispens från skyddsföreskrifter för Östra Mälarens skyddsområde återkallat efter länsstyrelsens klarläggande att dispens ej krävs (se MMD:s protokoll 2012-09-25 – 2012-09-26 s 3)).

Övrigt:

Trafikverket yrkar

1.6

att arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbetena fastställs till tio år från dag för verkställbar dom.

(Yrkandet justerat genom Trafikverkets yttrande 2012-05-31)

(Alternativt (i enlighet med länsstyrelsens förslag i yttrande 2012-02-09, aktbil 32):

Arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbetena fastställs till tio år från dag då tillståndet tagits i anspråk (d v s då anläggningsarbetena för hamnanläggningarna i vatten påbörjats), förutsatt att MMD finner formuleringen lämplig).

1.7

att igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten fastställs till fem år från dag för verkställbar dom.

(Yrkandet justerat genom Trafikverkets yttrande 2012-05-31)

1.8

att tiden för anmälan av oförutsedd skada fastställs till fem år från utgången av den av domstolen bestämda arbetstiden,

1.9

att meddelade tillstånd och dispenser får tas i anspråk även om de inte vunnit laga kraft,

1.10

att den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen godkänns,

1.11

att prövningsavgiften fastställs till 97.000 kr,

1.12

att mark- och miljödomstolen föreskriver villkor i enlighet med sökandens förslag samt

1.13

Yrkandet om gemensam handläggning från fallet med anledning av MMD:s beslut om gemensam handläggning av målen, antecknat i MMD protokoll 2012-10-30 s 2.

Norra Lovö (M3342-11)

Hamnverksamhet:

1.1

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken att inom land- och vattenområde på fastigheten Hogsta 4:1 i Ekerö kommun under Förbifart Stockholms byggtid bedriva den hamnverksamhet med hantering av arbetsutrustning, bergmaterial och annat gods som utgör ett led i genomförandet av projekt Förbifart Stockholm.

Yrkandet justerat genom Trafikverkets yttrande 2012-05-31

Vattenverksamhet:

1.2

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att utföra en berglastningskaj och en färjeramp för hamnverksamheten.

1.3

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att på fastigheterna Hogsta 4:1 och Rörby 1:1 Ekerö kommun samt Blackeberg 1:1, Stockholms stad, anlägga och under Förbifart Stockholms byggtid bibehålla en på sjöbotten i Lambarfjärden förlagd ledning för transport av process- och dränvatten från tunnelarbetena.

1.4

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att efter hamnverksamhetens upphörande borttaga de i 1.2 och 1.3 angivna anläggningarna.

1.5 Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att på fastigheten Hogsta 4:1, Ekerö kommun, under Förbifart Stockholms byggtid bortleda ytvatten från Mälaren med en volym uppgående till 170.000 kubikmeter per år.

1.6

(Yrkandet avseende dispens från skyddsföreskrifter för Östra Mälarens skyddsområde återkallat efter länsstyrelsens klarläggande att dispens ej krävs (se MMD:s protokoll 2012-09-25 – 2012-09-26 s 3)).

Övrigt:

Trafikverket yrkar

1.7

att arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbetena fastställs till tio år från dag för verkställbar dom.

(Yrkandet justerat genom Trafikverkets yttrande 2012-05-31)

(Alternativt (i enlighet med länsstyrelsens förslag i yttrande 2012-02-09, aktbil 32):

Arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbetena fastställs till tio år från dag då tillståndet tagits i anspråk (d v s då anläggningsarbetena för hamnanläggningarna i vatten påbörjats), förutsatt att MMD finner formuleringen lämplig).

1.8

att igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten fastställs till fem år från dag för verkställbar dom.

(Yrkandet justerat genom Trafikverkets yttrande 2012-05-31)

1.9

att tiden för anmälan av oförutsedd skada fastställs till fem år från utgången av den av domstolen bestämda arbetstiden,

1.10

att meddelade tillstånd och dispenser får tas i anspråk även om de inte vunnit laga kraft,

1.11

att den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen godkänns,

1.12

att prövningsavgiften fastställs till 87.000 kr,

1.13

att mark- och miljödomstolen föreskriver villkor i enlighet med sökandens förslag samt

1.14

Yrkandet om gemensam handläggning frånfallet med anledning av MMD:s beslut om gemensam handläggning av målen, antecknat i MMD protokoll 2012-10-30 s 2.

Villkorsförslag

Sätra varv (M3345-11)

Allmänt

2.1.1

Verksamheterna ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökan samt vad sökanden i övrigt uppgett eller åtagit sig i målet,

2.1.2 (Villkorsförslaget frånfallet genom yttrandet 2013-03-27).

2.1.3

Trafikverket ska innan respektive verksamhet inleds ta fram kontrollprogram för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten,

2.1.4

Närboende ska, innan arbetena inleds och då större ändringar sker, informeras om dessa. Informationen ska innefatta uppgifter om de störningar som kan bli aktuella, en tidplan för arbetena, arbetstider och en kontaktperson,

2.1.5

Belysningsstolpar ska placeras och/eller avskärmas på sådant sätt att skenet inte är bländande för omgivningen,

Byggnads-, anläggnings- och rivningsarbeten

2.2.1

Arbeten som riskerar att orsaka grumling ska bedrivas med grumlingsbegränsande bottengående skärm och ytläns. Grumling utanför skärm får inte överstiga en i kontrollprogrammet angiven relation i förhållande till värdet i en bestämd referenspunkt. Skärm får tas bort först sedan de grumlande arbetena avslutats och det i kontrollprogrammet fastställda värdet för turbiditet underskrids innanför skärm,

(Villkorsförslaget justerat genom yttrandet 2014-06-30)

2.2.2

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,

(Villkorsförslaget justerat senast genom yttrandet 2013-03-27)

2.2.3

Innan arbetena påbörjas ska dessa anmälas till Sjöfartsverket, Ostkustens sjötrafikområde samt till Sjöfartsverket, Norrköping, för införande i Underrättelser för sjöfarande, UFS,

2.2.4

Innan byggnation påbörjas ska Trafikverket i samråd med tillsynsmyndigheten utarbeta en plan för hur återställning av området ska ske och kontrolleras,

(Villkorsförslaget tillagt ansökan genom yttrandet 2011-10-12)

Hamnverksamheten

2.3.1

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 byggplatser 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.
(Villkorsförslaget justerat senast genom yttrandet 2013-03-27)

2.3.2

Fartygstransporter ska ske med absorbenter ombord och med miljöutbildad besättning.
(Villkorsförslaget justerat genom yttrandet 2014-06-30)

Malmviken (M3343-11)

Allmänt

2.1.1

Verksamheterna ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökan samt vad sökanden i övrigt uppgett eller åtagit sig i målet,

2.1.2 (Villkorsförslaget från fallet genom yttrandet 2013-03-27)

2.1.3

Trafikverket ska innan respektive verksamhet inleds ta fram kontrollprogram för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten,

2.1.4

Närboende ska, innan arbetena inleds, och då större ändringar av verksamheten sker, informeras om dessa. Informationen ska innefatta uppgifter om de störningar som kan bli aktuella, en tidplan för arbetena, arbetstider och en kontaktperson,

2.1.5

Belysningsstolpar ska placeras och/eller avskärmade på sådant sätt att skenet inte är bländande för omgivningen,

Byggnads-, anläggnings- och rivningsarbeten

2.2.1

Arbeten som riskerar att orsaka grumling ska bedrivas med grumlingsbegränsande bottengående skärm och ytläns. Grumling utanför skärm får inte överstiga en i kontrollprogrammet angiven relation i förhållande till värdet i en bestämd referenspunkt. Skärm får tas bort först sedan de grumlande arbetena avslutats och det i kontrollprogrammet fastställda värdet för turbiditet underskrids innanför skärm,

(Villkorsförslaget justerat genom yttrandet 2014-06-30)

2.2.2

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,

(Villkorsförslaget justerat senast genom yttrandet 2013-03-27)

2.2.3

Innan arbetena påbörjas ska dessa anmälas till Sjöfartsverket, Ostkustens sjötrafikområde samt till Sjöfartsverket, Norrköping, för införande i Underrättelser för sjöfarande, UFS.

2.2.4

Innan byggnation påbörjas ska Trafikverket i samråd med tillsynsmyndigheten utarbeta en plan för hur återställning av området ska ske och kontrolleras,

(Villkorsförslaget tillagt ansökan genom yttrandet 2011-10-12)

Hamnverksamheten

2.3.1

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 byggplatser 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,

(Villkorsförslaget justerat senast genom yttrandet 2013-03-27)

2.3.2

Fartygstransporter ska ske med absorbenter ombord och med miljöutbildad besättning.
(Villkorsförslaget justerat genom yttrandet 2014-06-30)

Norra Lovö (M3342-11)

Allmänt

2.1.1

Verksamheterna ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökan samt vad sökanden i övrigt uppgett eller åtagit sig i målet,

2.1.2 *(Villkorsförslaget från fallet genom yttrandet 2013-03-27)*

2.1.3

Trafikverket ska innan respektive verksamhet inleds ta fram kontrollprogram för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten,

2.1.4

Närboende ska, innan arbetena inleds och då större ändringar av verksamheten sker, informeras om dessa. Informationen ska innefatta uppgifter om de störningar som kan bli aktuella, en tidplan för arbetena, arbetstider och en kontaktperson,

2.1.5

Belysningsstolpar ska placeras och/eller avskärmas på sådant sätt att skenet inte är bländande för omgivningen,

Byggnads-, anläggnings- och rivningsarbeten

2.2.1

Arbeten som riskerar att orsaka grumling ska bedrivas med grumlingsbegränsande bottengående skärm och ytläns. Grumling utanför skärm får inte överstiga en i kontrollprogrammet angiven relation i förhållande till värdet i en bestämd referenspunkt. Skärm får tas bort först sedan de grumlande arbetena avslutats och det i kontrollprogrammet fastställda värdet för turbiditet underskrids innanför skärm,

(Villkorsförslaget justerat genom yttrandet 2014-06-30)

2.2.2

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,

(Villkorsförslaget justerat senast genom yttrandet 2013-03-27)

2.2.3

Innan arbetena påbörjas ska dessa anmälas till Sjöfartsverket, Ostkustens sjötrafikområde samt till Sjöfartsverket, Norrköping, för införande i Underrättelser för sjöfarande, UFS,

2.2.4

Innan byggnation påbörjas ska Trafikverket i samråd med tillsynsmyndigheten utarbeta en plan för hur återställning av området ska ske och kontrolleras,

(Villkorsförslaget tillagt ansökan genom yttrandet 2011-10-12)

Hamnverksamheten

2.3.1

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 byggplatser 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,
(Villkorsförslaget justerat senast genom yttrandet 2013-03-27)

2.3.2

Fartygstransporter ska ske med absorbenter ombord och med miljöutbildad besättning.
(Villkorsförslaget justerat genom yttrandet 2014-06-30)