

E4 Förbifart Stockholm

Samrådsredogörelse för undersökningssamråd inför tilläggsansökan E4 Förbifart Stockholm- sträckan Lunda till Lambarfjärden, Stockholm och Järfälla kommuner

Vattenverksamhet

2020-02-19

Rev	Ant	Ändring avser	Godkänd	Datum

Granskare	Godkänd av	Ort	Datum
			2020-02-19

Objektnamn	E4 Förbifart Stockholm
Entreprenadnummer	Övergripande
Entreprenadnamn	
Beskrivning 1	
Beskrivning 2	
Beskrivning 3	Huvuddokument
Beskrivning 4	
Status	Publicerad
Diarienummer	
Konstruktionsnummer	
Objektnummer	8448590
Projekteringssteg	
Statusbenämning	
Företag	Trafikverket/ Bergab
Författare/Konstruktör	
Externnummer	

Innehåll

1	Inledning	3
2	Samrådsförfarande	3
3	Samrådsyttrande från myndigheter samt bemötande av dessa	3
4	Samrådsyttrande från fastighetsägare och allmänhet samt bemötanden av dessa	3

Bilaga 1: Kungörelseannonser om samråd i DN och SvD

Bilaga 2: Minnesanteckningar från samrådsmöte med myndigheter

Bilaga 3: Yttranden – TRV 2019:127567:2, :3, :7, :14

Bilaga 4: Yttrande – TRV 2019/127569:9

Bilaga 5: Yttrande – TRV 2019/127567:20

Bilaga 6: Yttrande – TRV 2019/127567:10

Bilaga 7: Yttrande - TRV2019/127567:11

Bilaga 8: Yttrande – TRV 2019/127567:8

Bilaga 9: Yttranden – TRV 2019/127567:13, :18

Bilaga 10: Yttrande – TRV 2019/127567:15

Bilaga 11: Yttrande – TRV 2019/127567:16

1 Inledning

Trafikverket har genomfört undersökningssamråd i enlighet med 6 kap. miljöbalken. Samrådet avser Trafikverkets önskan att ändra den tillståndsgivna vattenverksamheten gällande E4 Förbifart Stockholm- sträckan Lunda till Lambarfjärden. Ändringarna inbegriper dels att få tillstånd att utöka det område där skyddsinfiltration är tillåten med syftet att begränsa grundvattenavsänkning och skydda grundvattenberoende skyddsobjekt, dels att få tillåtelse till större inläckage på vissa delsträckor av tunneln.

Samrådsredogörelsen beskriver det genomförda samrådet samt vilka synpunkter som inkommit från myndigheter, fastighetsägare och allmänhet. Redovisat finns också Trafikverkets bemötande av inkomna synpunkter.

2 Samrådsförfarande

Ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Stockholms län, Järfälla kommun samt Stockholms stad hölls den 3 december 2019.

Samråd för allmänheten och särskilt berörda ägde rum mellan den 9 december 2019 och den 8 januari 2020. En kungörelse om aktuellt samråd publicerades måndagen den 9 december 2019 i DN och den 10 december 2019 i SvD samt i Post- och Inrikes tidningar. Kompletterande kungörelse publicerades den 30 december 2019 i DN och SvD på grund av ett stavfel i länken till samrådsunderlaget i den ursprungliga annonsen. Se bilaga 1 för kungörelseannonser. Information om samrådet gick även ut till över 4000 prenumeranter av Förbifartens nyhetsbrev i december 2019.

Ett skriftligt samrådsunderlag fanns också tillgängligt under samrådstiden på Trafikverkets hemsida. Synpunkter på samrådsunderlaget kunde lämnas via webben eller per post.

3 Samrådsyttrande från myndigheter samt bemötande av dessa

Minnesanteckningar och Trafikverkets presentation från samrådsmötet den 3 december finns bifogat i bilaga 2.

4 Samrådsyttrande från fastighetsägare och allmänhet samt bemötanden av dessa

Yttranden har inkommit från privatpersoner, fastighetsägare, organisationer samt föreningar. Yttrandena sammanfattas och därefter lämnas Trafikverkets bemötande. I de fall de inkomna synpunkterna har liknande innehåll har de behandlats tillsammans. Yttrandena har kursiverats för att markera skillnaden mellan synpunkt och svar.

Yttrande från två privatpersoner och två boende i Järfälla kommun

(TRV 2019/127567:2, TRV 2019/127567:3, TRV 2019/127567:7 och TRV 2019/127567:14. Se bilaga 3 för komplett yttrande.)

Projektet i sig ifrågasätts utifrån klimat- och kostnadssynpunkt, samt att det skulle ha uppkommit skador på byggnader. Det framförs även att det finns risker med att åka i framtida tunnel.

Trafikverket svarar:

Projekt E4 Förbifart Stockholm har tillåtlighetsprövats av regeringen i september 2009 och detta beslut har vunnit laga kraft. Trafikverket har därefter inhämtat alla tillstånd, planer och beslut som krävs för att genomföra byggandet av vägen.

Yttrande, fastighetsägare

(TRV 2019/127567:9. Se bilaga 4 för komplett yttrande.)

Fastighetsägaren vill att mätning av grundvattennivå för energibrunn ska ske vid minst 6 tillfällen per år för att garantera att eventuella förändringar i grundvattennivåer som kan påverka effekten i energibrunnen tydligare kan följas. Resultat skall skriftligen redovisas till fastighetsägaren fortlöpande .

Fastighetsägaren vill även att perioden för mätningar ska förlängas till dess att Trafikverket kan påvisa att ingen påverkan på energibrunn sker i samband med byggnation och löpande drift.

Trafikverket svarar:

Trafikverket följer upp påverkan på energibrunnar i enlighet med framtaget kontrollprogram (och i enlighet med avtal TRV 2013/12516 med fastighetsägaren).

Mätintervallet för energibrunnar är fyra gånger per år, vilket med god marginal säkerställer att en eventuell påverkan upptäcks. Inför driftskedet kommer Trafikverket ta fram ett nytt kontrollprogram anpassat för driftskedet. Även detta program kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Trafikverket kommer löpande översända mätresultat från aktuella mätpunkter till fastighetsägaren.

Yttrande, Boende Vällingby

(TRV 2019/127567:14. Se bilaga 3 för komplett yttrande.)

En boende gör gällande att det skulle finnas ekonomiska skäl för Trafikverket att söka för ökat inläckage istället för att göra erforderlig tätning, samt ifrågasätter det rimliga ur resurshushållningssynpunkt att använda dricksvatten för infiltration, att det kan hota försörjningen av dricksvatten då mälavatten inte kan renas snabbt nog och att kostnaderna kommer att bli mycket höga under 100 års drifttid.

Trafikverket svarar:

Projekt E4 Förbifart Stockholm byggs under mark för att minimera det intrång i landskapet som vägen annars skulle ge upphov till. Med anledning av detta förläggs hela tunneln i berg på sträckan från Kungens kurva, under Kungshatt och Lovö, till Hjulsta.

På sträckan från Lambarfjärden till Lunda har berget varit av sämre kvalitet och mer vattenförande än vad utredningarna visade. Trafikverket har successivt utvecklat tätningsmetoderna utifrån ytterligare kunskap om bergkvaliteten. Högsta tätningsklassen

har använts och Trafikverket har utökat efterinjekteringsarbetet för att ytterligare tätatunnelarna. Trots att stora resurser lagts på detta bedöms tätningen av berget inte bli tillräckligt hög för att på vissa sträckor kunna innehålla de inläckagepolymerer i driftskedet som miljödomen anger. Trafikverket bedömer att det inte finns möjligheter att tätat mer än vad som nu har gjorts och för aktuella tunnelsträckor är utökad skyddsinfiltation därför det mest effektiva sättet att upprätthålla nödvändiga grundvattennivåer. Det är inte så att Trafikverket har låtit bli att tätat av kostnadsskäl. Tvärtom har kostnaderna för tätning ökat väsentligt i förhållande till vad som förutsågs.

Infiltrationen av vatten till grundvattnet kommer huvudsakligen att ske med kommunalt vatten, men vid infiltrationsanläggningar nära tunneln kommer renat inläckande tunnelvatten att användas om det är tekniskt möjligt att få upp vattnet ur tunneln i närheten av dessa anläggningar.

Det kommunala vattnet som används kommer från Mälaren och när vattnet infiltreras rinner det sedan tillbaka till Mälaren. Det är ett slutet kretslopp och verksamheten har ingen negativ påverkan på råvarutillgången i Stockholm. Däremot är det en reningskapacitetsfråga eftersom vattnet från Mälaren renas i ett vattenverk innan det släpps ut till ledningsnätet. I detta sammanhang kan nämnas att den totala volymen vatten som behövs för infiltration i hela den aktuella tunnelsträckan motsvarar mindre än 1% av det vatten som distribueras från Norrvattens vattenverk vid Görväln. Det är mycket vatten men inte något som kommer att vara avgörande för om ett nytt vattenverk behöver byggas eller ej.

Yttrande Boende Järfälla

(TRV 2019/127567:20. Se bilaga 5 för komplett yttrande.)

Den boende har konstaterat att Trafikverket har uppgett att det ska ske kontroll av sättningsrörelser för fastigheteter inom områdena som omfattas av infiltrationsförslaget. Med anledning av detta undrar personen om denne behöver vidta någon åtgärd för att initiera en sådan kontroll.

Trafikverket svarar:

Trafikverket utreder just nu de aktuella områdena med syfte att möjliggöra infiltration av vatten för att minimera risken för sättningar i dessa områden. I utredningen ingår även att undersöka byggnader och anläggningar som kan vara känsliga för grundvattenpåverkan (ex. grundlagda på sättningskänslig lera). De flesta hus berörs inte alls.

Trafikverket kommer, när utredningarna är klara, att kontakta de fastighetsägare där Trafikverket önskar komplettera kontrollprogrammet med fler mätpunkter för övervakning. Det kan exempelvis handla om att en mätspik/dubb installeras i hussockeln och mäts med jämna mellanrum. Detta sker för att följa upp om det uppkommer sättningar. Syftet med skyddsinfiltation är att förhindra att skadliga sättningar uppkommer genom att hålla upp grundvattennivåerna. Berörd fastighetsägare behöver inte ta några egna initiativ, utan blir kontaktad av Trafikverket om det blir aktuellt.

Yttrande från bostadsrättsförening

(TRV 2019/127567:10. Se bilaga 6 för komplett yttrande.)

Bostadsrättsföreningen vill att alla byggnader inom föreningens fyra fastighetsbeteckningar ska ingå i påverkansområdet för grundvattenbortledning. Enligt Trafikverkets kartmaterial kommer vissa av byggnaderna att hamna utanför.

Trafikverket svarar:

Trafikverket kommer att justera infiltrationsområdets gräns till att omfatta ytterligare byggnader inom bostadsrättsföreningens fastighet.

Yttrande ideell miljöskyddsförening

(TRV 2019/127567:11. Se bilaga 7 för komplett yttrande.)

1. Synpunkter på kallelsen till samrådet.

Kallelsen till samrådet skickades ut för sent enligt föreningen. Utöver det så bjöds det inte in till ett samrådsmöte. Annonsens webbadress till samrådsunderlaget var felstavad. Därutöver saknades information om hur de som saknar tillgång till internet skulle få del av samrådsunderlaget eller möjlighet att ställa frågor.

Trafikverket svarar:

Trafikverket förde in annonser i Sveriges två största dagstidningar. Annons infördes även i Post och Inrikes tidningar. När det framkom att webbadressen var felstavad så infördes rättelser i tidningen. Tiden för samrådet har varit längre än normalt med anledning av att den delvis sammanföll med jul och nyår. Vidare gick informationen även ut till över 4000 prenumeranter av Förbifartens nyhetsbrev i december 2019. De som saknar internet har möjlighet att få tillgång till informationen genom bibliotekens datorer.

2. Synpunkter på samrådsunderlaget.

Föreningen hävdar att påverkansområdet är felberäknat, vilket även framförts i överklagan till Mark- och miljödomstolen under hösten 2014.

Föreningen anser det inte rimligt att tillåta ytterligare skyddsinfiltration under tunnelns hela drifttid. De anser att Trafikverket istället ska tillämpa bästa godkända tätningsmetoder för att Förbifartens tunnlar skall uppfylla miljödomens villkor från 2014.

Föreningen anser att det beräknade påverkansområdet måste ses över av oberoende expertis samt att de vars fastigheter då hamnar innanför områden där skyddsinfiltration inte kan undvikas måste få status som sakägare och få tillhörande juridiska rättigheter, samtidigt som kontrollprogrammet utvidgas.

Trafikverket svarar:

Det är riktigt att faktiskt påverkan har blivit större än vad som beräknades i ursprunglig ansökan. Varje hydrogeologisk beräkning är en skattning baserad på antaganden och förenklingar. En sådan prognos kan inte betraktas som en sanning och den kan inte vara på pricken rättvisande. Den blir mindre sannolik när klimatet blir torrare än normalt, vilket varit fallet de senaste somrarna. I huvudsak har gränserna hållits med hjälp av infiltration. Men i några fall har en grundvattenpåverkan i påverkansområdets gräns observerats. Arbeten med att anlägga infiltrationsanläggningar inom påverkansområdets gräns pågår för att komma till rätta med detta.

Trafikverket bedömer dock att det långsiktigt blir en mer effektiv infiltration om den kan utföras inom de nya områdena istället för inom påverkansområdet. Genom att vid behov infiltrera inom de tillkommande områdena (Björkeby, Kälvesta, Hässelby och Grimsta) bedömer Trafikverket att risk för negativ påverkan från projektet på grundvattenkänsliga objekt inom dessa områden undanröjs.

Som Trafikverket beskrivit ovan har ett stort fokus lagts på att täta berget med både utökade tätningsmetoder och med ytterligare efterinjektering och bedömer nu att det inte går att utöka tätningsmetoderna ytterligare. Infiltration enligt det framtagna förslaget är det mest effektiva sättet som står till buds för att förhindra skada. Det är inte ett resursslöseri avseende vatten ur ett naturresursperspektiv eftersom infiltrerat vatten rinner tillbaka till Mälaren i ett slutet kretssystem.

Fastighetsägare med grundvattenkänslig grundläggning inom tillkommande områden för infiltration kommer att vara sakägare i tillståndsprocessen och få tillhörande juridiska rättigheter. Kontrollprogrammet kommer även att utvidgas till att omfatta dessa områden.

Yttrande, fyra ideella miljö- och naturföreningar (nedan Föreningarna)

(TRV 2019/127567:8. Se bilaga 8 för komplett yttrande.)

Föreningarna anser att ökade villkorsvolymen avseende inläckage i tunnlarna inte är rimliga eftersom otäta tunnlar bland annat äventyrar natur och bebyggelse. Det är enligt Föreningarna orimligt att inte ha som målsättning att göra tunnlarna så pass täta att skyddsinfiltration inte krävs.

Föreningarna kritiserar användandet av skyddsinfiltration som en "arbets-/byggnadsmetod" istället för att använda det som något som kan användas vid nödläge, vid misslyckad byggnation. De påpekar att det är en mycket stor mängd dricksvatten som behöver infiltreras varje dygn.

Föreningarna menar att det är otäta tunnlar som är helt och hållet orsaken till stora inläckagevolymen eftersom skyddsinfiltration bara är en nödvändig åtgärd vid otäta tunnlar för att upprätthålla grundvattennivån och grundvattentrycket och försöka undvika skador.

De tror att större tillåtna inläckagevolymen kan minska ambitionsnivån att täta tunnelväggarna.

De anser att lining som tätningsmetod borde vara ett alternativ. Om ingen tätningsmetod finns, eller är ekonomiskt försvarbar, anser de att Förbifart Stockholms tunnelbyggnation bör planeras om.

Trafikverket svarar:

Det ligger i Trafikverkets eget intresse att få till en så tät tunnel som möjligt och det är Trafikverkets föresats att fortsätta med den omfattande tätningsmetod som tagits fram. Dock bedömer Trafikverket att det inte är tekniskt möjligt att utveckla tätningsmetodiken längre än vad som nu har gjorts. Ytterligare efterinjekteringar kommer bara i viss mån kunna motverka de problem som uppstår i samband med grundvattensänkning.

Inläckage i tunnlar innebär i sig varken risk för natur eller bebyggelse. Det är följden av inläckaget, nämligen sänkta grundvattennivåer, som under vissa omständigheter utgör ett problem. Trafikverket har ett omfattande kontrollprogram för att upptäcka påverkan i omgivningen och arbetar med att minska påverkan på grundvattennivåerna genom infiltration av vatten på de platser där det behövs. På vissa ställen behöver infiltrationen ske permanent, speciellt under årets torrare perioder.

Den tillståndsgivna tunneln utförs med s.k. konventionell tunneldrivning. Det går enligt Trafikverket inte att göra tunnelarna tätare med denna teknik än vad som Trafikverket nu gör. Den aktuella tunneln anläggs inte genom så kallad "lining". En sådan byggmetod innebär att tunnelarna behöver vidgas i hela tunnelprofilen med ett stort tillskott av berguttag och transporter. Det skulle kräva mycket stora mängder stål och betong varför det är sämre ur miljö-, resurs- och klimatsynpunkt. Med tanke på tunnelarnas varierande geometri är det även tekniskt komplicerat att få till lining.

Eftersom bergkvaliteten har visat sig sämre än vad som förutsågs har det framtida inläckaget underskattats, vilket innebär att de värden som sattes avseende inläckagevolymerna blev för ambitiösa. Den miljömässiga betydelsen av detta ska dock inte överdrivas. Ur skadesynpunkt är det väsentliga inte vilken mängd vatten som läcker in i tunneln, utan vilken konsekvens som inläckaget får för grundvattennivån och omgivningen. Redan de tidigare inläckagenivåerna enligt miljödomen förutsatte skyddsinfiltration. Nu kommer skyddsinfiltrationen behöva bli större än planerat på vissa platser till följd av ett högre inläckage. Den tillkommande kostnaden och miljöeffekten av det är liten.

Verksamheten medför enligt Föreningarna en betydande miljöpåverkan.

Trafikverket svarar:

Trafikverket vill ha tillstånd att kunna skyddsinfiltrera inom ett något större område än tidigare för att på ett mer effektivt sätt motverka att inga skador uppstår. Eventuell negativ påverkan är högst begränsad.

Trafikverket vill därutöver justera inläckagemängderna på vissa delsträckor. Det behövs för att det inte bedöms tekniskt möjligt att göra tunnelarna tätare. Utöver det utökade tätningsarbete som redan sker vill Trafikverket fokusera på att säkerställa att grundvattennivåerna upprätthålls så att det inte uppstår skadliga sättningar. För att uppnå detta behöver Trafikverket öka infiltrationen av vatten, vilket även kommer att leda till ökade inläckagevolymerna i tunneln. Miljöpåverkan bedöms inte bli större än med nuvarande tillstånd. Genom ett utökat kontrollprogram knutet till känsliga objekt och ett striktare arbete med att följa upp och åtgärda låga grundvattennivåer kommer Trafikverket att hantera risken för att skadliga sättningar uppkommer.

Föreningarna anser att utsprängning av tunnlar mellan Lunda och Lambarfjärden omedelbart bör stoppas i avvaktan på ny bedömning. Föreningarna befarar även framtida problem då tunneln når under Grimstaskogen. Från kartmaterial tidigare presenterat av Trafikverket framgår att berggrunden är fylld av sprickzoner. Föreningarna varnar för att passagen under Grimstaskogen kan bli problematisk och befarar att byggnation av tunnel i området kommer att äventyra och dränera våtmarker och översilningsmarker och skada skyddsvärda biotoper.

Trafikverket svarar:

Trafikverket har ännu inte drivit tunnlarna under Naturreservatet Grimstaskogen men kontroll av detta område pågår redan idag.

Grimstaskogen ligger i huvudsak topografiskt högbeläget med ytligt berg. Höjdområden består överlag av berg med bättre kvalitet och det är framförallt i dalsänkor som Förbifartens tunnlar passerat genom sämre berg än väntat. I Grimstaskogen bedöms därför risken vara mindre att bergkvaliteten skulle avvika från tidigare utredningar. Under hösten 2019 har nya borrningar skett i området för att ytterligare utreda förutsättningarna och kvaliteten på berget under Grimstaskogen. Sumpskogsområden inom naturreservatet bedöms inte vara beroende av grundvatten. De ligger i högt belägna lokala bergsvackor och försörjs av nederbördsvatten.

Trafikverket har ett uppdrag av Sveriges regering att utföra Förbifart Stockholm. I nuläget sker inga villkorsbrott och Trafikverket kan därför inte se något skäl till att stoppa fortsatt framdrift av tunnlarna.

Föreningarna anser att ett utvidgat påverkansområde, utökade kontrollprogram och större sakägarkrets är nödvändiga med tanke på skaderisker, försäkrings- och ersättningsfrågor.

Föreningarna anser att projektet påverkar flera samhällsmål som berör miljö, klimat och hälsa, samt att det strider mot det av riksdagen beslutade klimatpolitiska ramverket, samt att transporter genom tunnlarna kommer att vara hälsofarliga.

Föreningarna kräver att samrådet ska göras om. Förutom det som tidigare framförts anser föreningarna att utvidgat påverkansområde bör utredas och därigenom utvidgad sakägarkrets innan förnyat samråd utlyses.

Trafikverket svarar:

Synpunkter om klimat och samråd har besvarats i svaren ovan till privatpersoner och Miljöskyddsförening.

De fastighetsägare inom de tillkommande infiltrationsområdena som har grundvattenberoende grundläggning, eller som teoretiskt sett skulle kunna skadas av infiltrationen, kommer att betraktas som sakägare utöver de som omfattades av tidigare miljöansökan och dom.

Yttrande, två personer från en klimatförening

(TRV 2019/127567:13, TRV 2019/127567:18. Se bilaga 9 för komplett yttrande.)

Klimatföreningen delar de synpunkter som framförts av Föreningarna ovan, vilket de önskar ska framgå i sammanställning av samrådet.

Klimatföreningen anför även att projektet är mycket negativt ur klimatsynpunkt.

Trafikverket svarar:

Trafikverket hänvisar till svar på yttrandet från Föreningarna ovan.

Yttrande, Miljöförening

(TRV 2019/127567:15. Se bilaga 10 för komplett yttrande.)

Miljöföreningen delar Föreningarnas synpunkter och vill att Trafikverket beaktar dessa.

Miljöföreningen vill också framföra att tiden för samrådet varit för kort. Alternativt stad anser att projektet är dåligt och att tiden för motorvägsbyggen gått ut.

Trafikverket svarar:

Trafikverket hänvisar till svar på yttrandet från Miljöskyddsförening och Föreningarna ovan.

Yttrande privatperson

(TRV 2019/127567:16. Se bilaga 11 för komplett yttrande.)

Otäta tunnlar äventyrar natur och bebyggelse. Verksamheten medför en betydande miljöpåverkan. Utsprängning av tunnlar mellan Lunda och Lambarfjärden bör omedelbart stoppas i avvaktan på ny bedömning. Tunnlarna behöver tätas mycket bättre och Trafikverket har underskattat eller nonchalerat problemen. Annonsen angående samrådet var delvis felskriven, samrådtiden för kort och kontaktmöjligheterna bristfälliga. Personen ansluter sig till vad Miljöskyddsföreningen och Föreningarna anger.

Trafikverket svarar:

Trafikverket hänvisar till svar på yttrandet från privatpersoner ovan, samt svar till Miljöskyddsföreningen och Föreningarna.