

Ärendenummer

TRV 2011/6210, 2011/6211, 2011/6213, 2011/6214,
2012/63462

Ert ärendenummer

M 3342-11, 3343-11, 3345-11 och 3346-11, 1206-12

Dokumentdatum

2013-03-27

Sidor



Nacka Tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1104
131 26 Nacka Strand

Trafikverkets yttrande över mark- och miljödomstolens protokoll 2012-10-30 om tillstånd att anlägga och driva tillfälliga hamnar vid Norra Lovö, Malmviken och Sättra varv m.m. i Ekerö och Stockholms kommuner (Förfart Stockholm), mål nr M 3342-11, 3343-11, 3345-11, 3346-11, 1206-12.

Befälsat den 27 mars 2013

Anders Bengtsson

Marie Borgblad

Tillstånd att anlägga och driva tillfälliga hamnar vid Norra Lovö, Malmviken och Sätra varv mm i Ekerö och Stockholms kommuner (Förbifart Stockholm)

INNEHÅLL

A. Komplettering i mål M 3342-11, 3343-11 och 3345-11	5
1. Följdverksamhet – transporter till mottagningshamnar m.m.	5
2. Fartyg och färjor	11
3. Fråga om avfall	13
4. Buller – skyddsåtgärder och försiktighetsmått	16
5. Buller – villkor	21
6. Damning	24
7. Störningar på friluftsliv m.m.	25
8. Åtaganden	26
9. Arbetsplanen	26
10. Riskinventering avseende transporter till sjöss	28
11. Underlaget för prövningen i övrigt	28
12. Reningsanläggningar	28
13 Fråga om ersättningsyrkanden	30
B. Bemötande av synpunkter i M 3342-11, 3343-11 och 3345-11	30
Byggnad och drift av tillfällig hamn vid Sätra	30
1. Statliga myndigheter	30
2. Kommuner, kommunala bolag	38
3. Organisationer	39
4. Sakägare och andra intressenter	43
Byggnad och drift av tillfällig hamn vid Malmviken	45
1. Statliga myndigheter	45
2. Kommuner, kommunala bolag	46
3 Organisationer	47
4. Sakägare och andra intressenter	49
Byggnad och drift av tillfällig hamn vid Norra Lovö (M 3342-11)	50
1. Statliga myndigheter	50
2. Organisationer	51
3. Sakägare och andra intressenter	54
C. Vissa sakägarfrågor	57

Bilagor:

- Bilaga 1 PM Bullerskyddsåtgärder med bullerkartor
- Bilaga 2 PM Krossverksamhet på södra Lovö
- Bilaga 3 PM angående konsekvenser av förseningar av Förbifart Stockholm
- Bilaga 4 PM Stendamm – påverkan på växter och djur
- Bilaga 5 Åtgärder inom berörda reservat
- Bilaga 6 Utdrag ur ansökan arbetsplan delen "Beskrivning – Hela linjen" samt utdrag ur de delavsnitt där hamnarna ingår. **OBS! Redovisas i separat pärm**
- Bilaga 7 PM Sammanställning lokalisering av hamnar
- Bilaga 8 Tillkommande sakägare. Komplement till sakägarförteckning. mål M3342-11, 3343-11 och 3345-11. 2013-03-22

Med vänsterställd text återges i denna inlägga i avsnitt A mark- och miljödomstolens texter i domstolens protokoll 2012-10-30 samt i avsnitt B Trafikverkets sammanfattning av remissyttranden. Med indragen text i anslutning till dessa texter presenteras Trafikverkets svar.

A. KOMPLETTERING I MÅL M 3342-11, 3343-11 OCH 3345-11

Trafikverket önskar inledningsvis redovisa justeringar av verkets villkorsförslag i hamnansökningarna.

- Trafikverket justerar sitt villkorsförslag 2.2.2 i hamnansökningarna 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.

- Trafikverket justerar sitt villkorsförslag 2.3.1 i hamnansökningarna 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 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.

- Sedan planeringen av målens huvudförhandling och avgörande numera ändrats, frånfaller Trafikverket villkorsförslaget 2.1.2 (d v s att tillstånden får tas i anspråk först sedan arbetsplanen vunnit laga kraft).

1. FÖLJDVERKSAMHET – TRANSPORTER TILL MOTTAGNINGSHAMNAR M.M.

Trafikverket ges tillfälle att närmare redovisa om transporter av bergmassor, efter att fartygen har lämnat hamnområdet, är sådan följdverksamhet som avses i 16 kap. 7 § miljöbalken. Det kan med hänsyn till rättsfallet NJA 2004 s. 421 behövas ytterligare underlag för att bedöma frågan. I avgörandet angav Högsta domstolen bl.a. att det ska göras en sammanvägning av omständigheterna, som transporternas karaktär och omfattning, var transporterna befinner sig i förhållande till anläggningen samt olägenheterna från transporterna satta i relation till olägenheterna från övrig trafik och verksamhet. De angivna omständigheterna bör således ha betydelse för bl.a. följande frågor.

- a) Bör transporter från hamnarna, särskilt från Malmviken, ut till allmän farled anses som följdverksamhet?

Trafikverkets svar:

Transporter från hamnarna ut till allmän farled bör ses som följdverksamhet. Detta gäller även transporter från hamnen i Malmviken till allmän farled.

- b) Bör de vidare transporter i allmän farled till mottagningshamnar anses som följdverksamhet? Hur många mottagningshamnar kan komma att ta emot massorna? Hur långt bort från arbetshamnarna kan de komma att ligga? Hur stor del av övrig trafik i farlederna kan transporter komma att utgöra? Hur stora är olägenheterna från transporter jämfört med olägenheterna från övrig trafik?

Det kan vara tillräckligt att Trafikverket för bedömningen av frågorna redovisar scenarier för möjliga mottagningshamnar. Om det inte kan uteslutas att endast en eller ett par mottagningshamnar kommer att ta emot alla transporter, kan ett scenario med endast en eller ett par mottagningshamnar komma att läggas till grund för bedömningen.

Trafikverkets svar:

För bedömningen av frågan om fartygstransporterna i allmän farled bör ses som följdverksamhet ger Trafikverket följande redovisning av de planerade transporter.

Sjökortsbild redovisas nedan som visar aktuella transportvägar beskrivna i texten.

Bergmassor från Sättra varv

Mottagningshamnar

Bergmassor från Sättra varv kan komma att ha 2-3 alternativa mottagningshamnar för bergmassor. Hamnalternativen ligger i anslutning till Östra Mälarens södra del. Hamnarna ligger invid befintliga allmänna farleder och nås via farleden Stockholm – Södertälje och vidare farled mot Strängnäs. Farleder som delvis kommer att trafikeras är 911 och 931. Avstånd från Sättra varv till alt. 1 är ca 15 sjömil (28 km) vilket innebär en gångtid på ca 2 timmar enkel resa. Avståndet till alternativ 2 är ca 20 – 25 sjömil (37 – 46 km) vilket innebär en transporttid på ca 3 timmar. Transportvägen för de två alternativen är gemensam de första 10 sjömilerna räknat från Sättra varv. Det tredje alternativet är idag ännu ej bearbetat.

Alternativ 1 har idag tillstånd för hamnverksamhet med rätt att ta emot bergmassor.

Alternativ 2 har idag inga tillstånd.

Befintlig sjötrafik

Sjötrafiken i farleden mellan södra Björkfjärden och Stockholm, farled 911, omfattade 1 okt 2011- 30 sept 2012 784 passager (fram och åter) för yrkestrafiken registrerat i ett snitt i sundet mellan Sättra varv och Kungshatt. I statistiken baserad på transponder ombord, (AIS automatic identification system) ingår fartyg över 300 brt och längre än 50 m.

Förutom denna trafik förekommer regelbunden passagerartrafik till Björkö och Mariefred med mindre fartyg som främst trafikerar farleden under sommarhalvåret. Under denna period gör dessa fartyg ca 6 passager per dygn dvs. ca 1000 passager under en 6-månaders

period. Fritidsbåtstrafiken under perioden juni till och med augusti kan vara intensiv dagtid. Data för antalet passager för fritidsbåtar finns inte tillgängliga.

Sjötrafik från södra Björkfjärden mot Strängnäs, farled 931, trafikeras mycket sällan av yrkessjöfart. Mindre passagerarfartyg, 2 – 4 passager per dag under sommarhalvåret, som trafikerar delar av farleden och fritidsbåtstrafik förekommer.

Tillkommande sjötrafik

Antalet sjötransporter med berg är idag beräknat till 1 – 2 per dygn beroende på lastkapacitet på fartyg eller pråm. Detta innebär 2 – 4 passager per dygn. Dessa är planerade 5-7 dygn per vecka vilket innebär ca 500 – 1000 passager per år.

Förutom bergtransporter trafikeras Sättra varv av ro-rofartyg i form av en vägfärja. Troligen kommer denna färja att trafikera sträckan Slagsta till Sättra varv med ca 2 - 5 turer per dygn. På en sträcka av ca 1,5 sjömil (ca 2,8 km) närmast Sättra varv kommer färjan att trafikera samma farled som fartygstransporterna med bergmassor.

Förändring av sjötrafiken

Den befintliga sjötrafiken pågår i princip under årets samtliga dagar vilket innebär ca 2 passager per dygn. Tillskottet från bergtransporterna ger 3 – 4 passager under de 5-7 dygn per vecka trafiken är igång. Totalt ökar antalet passager från ca 2 till 5 – 6 per dygn. Räknas passagerartrafiken in så ökar antalet under sommarhalvåret från ca 8 till 11 – 12 st.

Tabellen nedan visar antalet passager vid Sättra varv per dygn. Kolumn 1 visar passager sommartid för fartyg större 300 dwt och längre än 50 m tillsammans med passagerarfart. Kolumn 2 visar passager för yrkessjöfarten > 50 m under vinterhalvåret då passagerartrafiken ligger nere. Kolumn 3 visar tillkommande trafik i form av bergtransporterna från Sättra varv. Kolumn 4 och 5 summerar trafiken för sommar- respektive vinterhalvåret.

Befintliga passager per dygn sommarhalvår	Befintliga passager per dygn vinterhalvår	Tillkommande passager bergtransporter per dygn	Totalt passager sammanlagt per dygn sommar halvår	Totalt passager sammanlagt per dygn vinter halvår
8	2	3-4	11-12	5-6

Olägenheter

Några ökade olägenheter i miljöbalkens mening i omgivningarna från fartygstransporterna jämfört med olägenheterna från den ordinarie fartygstrafiken kan knappast påstås föreligga. Antalet transporter ökar i aktuella farleder från enstaka till vad som fortfarande kan betraktas som ett fåtal.

Bergmassor från Lovö

Mottagningshamnar

Bergmassor från norra Lovö och södra Lovö, har idag 2-3 alternativa förslag för mottagningshamnar. Hamnalternativen ligger i anslutning till Östra Mälarens östra och norra del. Platserna ligger invid de befintliga allmänna farlederna 912 och 921 Stockholm,

Hässelby strand, Skeppsbackasundet och vidare norrut. Avstånd från hamnen i Malmviken är till alt. 1 är ca 15 sjömil (28 km) och ca 23 sjömil (43 km) till alt. 2, vilket innebär en gångtid på ca 2 respektive 3 timmar enkel resa. Från hamnen på norra Lovö är det till mottagningsalternativet 1 ca 12 sjömil (22 km) och ca 20 sjömil (37 km) till alt. 2 vilket innebär en transporttid på ca 2 respektive 3 timmar. Transportvägen för de två alternativen är gemensam på en sträcka av ca 10 sjömil. Ett tredje alternativet är idag ännu inte bearbetat.

Alternativ 1 har idag tillstånd för hamnverksamhet men inte rätt att ta emot bergmassor. Alternativ 2 har idag inga tillstånd.

Befintlig sjötrafik

Den regelbundna yrkessjötrafiken i farleden från Lovö och norrut består idag huvudsakligen av bergmaterialtransporter från Löten på norra Munsö in till Stockholm. Två fartyg trafikerar denna sträcka med uppehåll för en vinterperiod. Sjöfrakter med biobränsle går regelbundet till Hässelby värmeverk vid Hässelby strand och då mer frekvent vintertid.

Bergtransporterna från norra Lovö sammanfaller med dessa biobränsletransporter på en sträcka av ca 1 sjömil. Det har observerats att på denna sträcka vänder och förtöjer fartygen som ska till värmeverket. Under perioden 2011- 30 sept 2012 passerade 638 fartyg (fram och åter) ett snitt i sundet mellan Lovö och Hässelby strand dvs inom den sjömil som beskrivs ovan. Av dessa passager utgörs ca 200 av transporter till värmeverket och resterande i huvudsak av bergmaterialtransporter från Löten. Statistiken baseras på transponder ombord på fartygen, (AIS automatic identification system) för fartyg över 300 brt och längre än 50 m.

Förutom denna trafik förekommer sporadisk passagerartrafik. Data för antalet passager för fritidsbåtar finns inte tillgängliga men är störst på sträckan Stockholm till Lambarö. Norr om Lambarfjärden avtar den.

Yrkessjöfart från Skeppsbackasundet och norrut mot inloppet till Kalmarviken är sällsynt.

Tillkommande sjötrafik

Antalet sjötransporter med bergmassor är idag beräknat till 4-5 per dygn från Malmviken (södra Lovö) och 2-3 från norra Lovö beroende på lastkapacitet på fartyg eller pråm. Detta innebär 12 – 16 passager per dygn på sträckan norr om Lambarö. Från hamnen på norra Lovö till Lambarö är antalet passager 4 – 6 per dygn. Från hamnen i Malmviken till Lambarö är antalet passager 8 – 10 st per dygn. Dessa är planerade 5-7 dygn per vecka vilket innebär ca 3000 – 4000 passager per år norr om Lambarö.

Förutom bergtransporter trafikeras norra Lovö av ro-rofartyg i form av en vägfärja. Trafikverket undersöker idag möjligheten att köra denna från Tyska botten ca 2 - 5 turer per dygn. Sträckan är ca 2 sjömil och tar ca 15 min. Sträckan sammanfaller med farleden från Stockholm upp till Hässelby strand och de 638 passagera yrkestrafik per år.

Förändring av sjötrafiken

Om den del av året då isen ligger exkluderas är det idag ca 638 passager upp till Hässelby strand vilket innebär ca 2 passager per dygn. Norr om Hässelby strand sker under denna tid drygt en passage per dygn. Vintertid då grusmaterialtransporterna ligger nere sker ca 0.5 passager per dygn söder om Hässelby strand och i princip inga norr därom. På sträckan från

Malmviken upp till Lambarö ökar antalet passager från inga till 8 – 10 st per dygn 5 – 7 dagar per vecka. Från hamnen på norra Lovö till Lambarö ökar trafiken då isen inte ligger från ca 2 till 10 – 12 st per dygn 5 – 7 dagar per vecka. Då isen ligger och grusmaterialtransporterna ligger nere ökar trafiken från ca 0.5 till 8.5 – 10.5 st per dygn 5 – 7 dagar per vecka. Från Lambarö och norrut mot Skeppsbackasundet ökar trafiken vid isläggning från nära nog noll till 12 – 16 passager 5-7 dagar per vecka. Vid isfria förhållanden ökar trafiken från ca 1 till 13 – 17 per dygn 5 -7 dagar per vecka.

Om färjetransport kan utföras från Tyska botten till hamnen på norra Lovö ökar den antalet passager på sträckan från 2 till 6 – 12 st per dag 5 – 7 dagar per vecka vid isfria förhållanden och från ca 0.5 till 4.5 – 10.5 vid isförhållanden då grusmaterialtransporterna är inställda.

Tabellen nedan visar antalet passager per dygn vid olika transportsträckor från Malmviken och norra Lovö. Kolumn 1 visar passager vid isfria förhållanden då grusmaterialtransporter sker från Löten för fartyg större 300 dwt och längre än 50 m tillsammans med passagerarfart. Kolumn 2 visar passager för yrkessjöfarten under vinterhalvåret då grustransporterna ligger nere. Kolumn 3 visar tillkommande trafik i form av bergtransporterna från Malmviken respektive norra Lovö. Kolumn 4 och 5 summerar trafiken för isfria respektive inte isfria förhållanden.

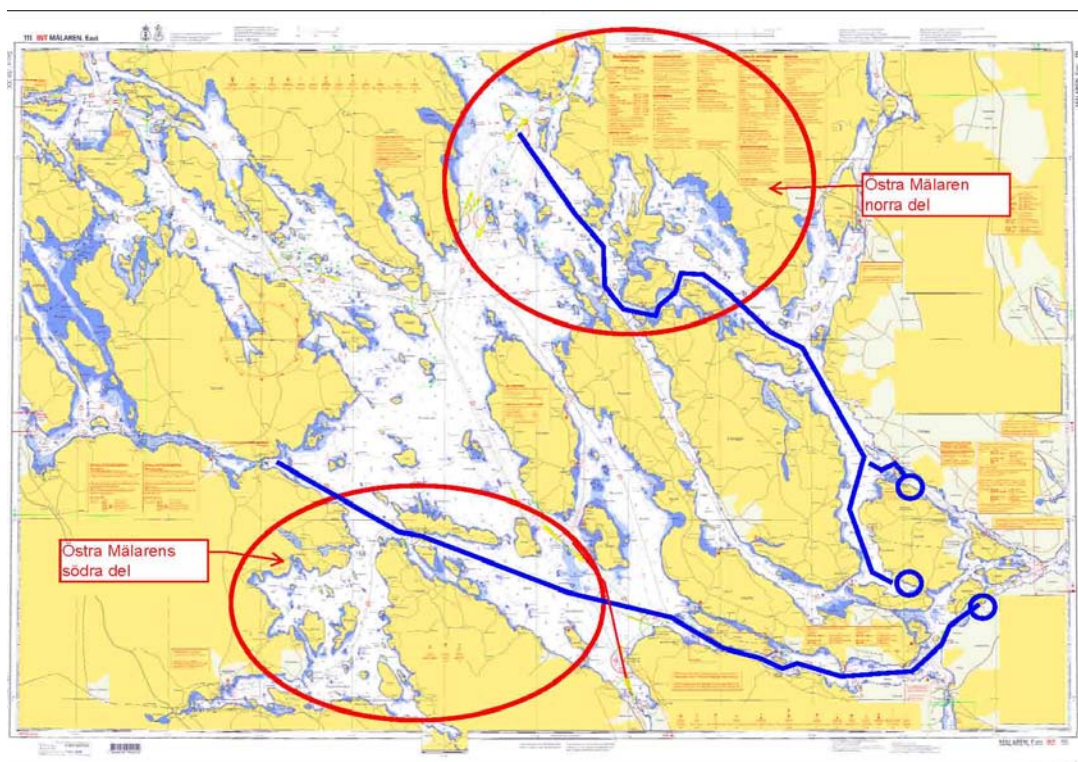
På delsträckan	Befintliga passager per dygn sommarhalvåret	Befintliga passager per dygn vinterhalvåret	Tillkommande passager bergtransporter per dygn	Totalt passager sammanlagt per dygn sommarhalvåret	Totalt passager sammanlagt per dygn vinterhalvåret
Malmviken till Lambarö	0	0	8 - 10	8 - 10	8 – 10
N Lovö till Lambarö	2	0.5	4 – 6	10 - 12	8.5 – 10.5
Norr Lambarö	1	0	12 - 16	13 - 17	12 - 16
Tyska botten – n Lovö	2	0.5	4 - 10	6 - 12	4.5 – 10.5

Olägenheter

Några ökade olägenheter i miljöbalkens mening i omgivningarna från fartygstransporterna jämfört med olägenheterna från den ordinarie fartygstrafiken kan knappast påstås föreligga. Antalet transporter ökar i aktuella farleder från enstaka till vad som fortfarande kan betraktas som ett fåtal.

Sammanfattning

Trafikverket menar därför sammantaget att transportererna i allmän farled och fortsatt därefter inte är att betrakta som följdverksamheter, vilket är mest förenligt med det av mark- och miljödomstolen angivna rättsfallet.



Figur. Områden beskrivna i svaret ovan

Om transporter av bergmassor efter att fartygen har lämnat hamnområdet är följdverksamhet, kan följande frågor ha betydelse för prövningen av målen.

- c) Om transportererna från t.ex. Malmviken ut till allmän farled bedöms utgöra följdverksamhet, behövs något villkor för den verksamheten? Bör domstolen föreskriva villkor om att regler som gäller för allmän farled ska gälla för sådana transporter, t.ex. i fråga om säkerhet? Vilka regler för allmän farled kan vara relevanta? Vem kommer att vara tillsynsmyndighet för transporter som inte går i allmän farled? Om det inte finns någon tillsynsmyndighet, bör domstolen utse en tillsynsmyndighet? Vilken myndighet i så fall?

Trafikverkets svar:

Såsom ovan angetts utgör i vart fall fartygstransporterna ut till allmän farled en s.k. följdverksamhet till hamnverksamheten. När det gäller vilka krav som bör ställas på transportererna bör inledningsvis följande beaktas.

I NJA 2004 s. 421 prövade domstolen frågan om en verksamhetsutövares tillstånd skulle förenas med ett prøvotidsvillkor beträffande vissa frågor kring lastbilstransporterna till och från anläggningen. Domstolen uttalade följande *"Miljöbalkens reglering och lagmotiven till denna ger inte heller stöd för att det normalt skulle vara påkallat att meddela sådana villkor i*

ett tillståndsbeslut för en miljöfarlig verksamhet som skulle innebära ett slags indirekt reglering av transportsektorn, t.ex. särskilda avgaskrav på lastbilar och fartyg.”

I MÖD 2004:79 var fråga om tillstånd till en kemisk fabrik och där verksamhetsutövaren skulle transportera sina varor till och från fabriken med fartyg. Naturvårdsverket yrkade i målet att tillståndet skulle förenas med ett villkor att verksamhetsutövaren skulle ställa krav på bl.a. fartygens avgasrening och svavelhalten i fartygens bränsle. Domstolen uttalade där att *”Det finns inte något stöd i miljöbalkens reglering och lagmotiv för att det normalt skulle vara motiverat att meddela villkor i ett tillståndsbeslut som skulle innebära ett slags indirekt reglering av transportsektorn (jfr. rättsfallet NJA 2004 s. 421). I den mån det är miljömässigt motiverat att åtgärder vidtas inom transportsektorn bör sådana krav riktas mot t.ex. fartygstillverkare, fartygsägare och bränsleproducenter”* och avslag Naturvårdsverkets yrkande. Utifrån ovanstående är det inte rimligt att ställa ytterligare krav på de fartyg som kommer att trafikera hamnarna än vad som görs i den övriga lagstiftning som reglerar båttrafik.

Trafikverkets villkorsförslag 2.3.2 avseende miljökrav på fartyg är enligt verkets mening tillräckligt, eftersom villkorsförslaget medför att de miljökrav som kommer att föreskrivas för fartygen givetvis följer fartygen hela sträckan; någon omlastning av fartygen kommer inte att ske under sjötransporten till mottagningshamn. Det riskerar att vara kontraproduktivt att låsa verksamheten med preciserade villkor, i synnerhet när verksamheten kommer att bedrivas under en rad år. Genom ett eller flera preciserade villkor kan exempelvis inte hänsyn tas till teknikutvecklingen. Några ytterligare krav bör, med hänvisning till ovan åberopade rättsfall, inte ställas på fartygen eller transporterna.

Tillstånd för utmärkning av farled söks hos Transportstyrelsen

Transportstyrelsen har tillsynen av de fartyg som trafikerar svenska vatten.

Om så skulle vara nödvändigt ansöks om tillstånd för trafik över privat vatten hos aktuella fastighetsägare

Rörande de sjötrafikfrågor som Länsstyrelsen bemyndigas i sjötrafikförordningen (1986:300, 2 kap) kan de anses vara tillsynsmyndighet. Det gäller då föreskrifter om fartbegränsning, förbud mot ankring eller begränsning att utnyttja vattenområden mm.

Rörande andra sjösäkerhetsfrågor rörande fartyg, sjötrafik och farleder där Transportstyrelsen har bemyndigandet att föreskriva (dels i farledslagen, och i Sjötrafikförordningen) är det Transportstyrelsen som kan anses vara tillsynsmyndighet för dessa frågor.

Trafikverket menar således att domstolen inte ska formulera några villkor för följdverksamheten utöver vad som föreslås i Trafikverkets villkorsförslag 2.3.2 eller utse någon särskild tillsynsmyndighet.

2. FARTYG OCH FÄRJOR

Trafikverket ges tillfälle att närmare redovisa vilka krav som bör ställas på de fartyg och färjor som används för transporter, särskilt med hänsyn till skyddet för vattenintaget vid Lovö vattenverk och möjligheten att begränsa buller. Behöver säkerhetsåtgärder vidtas på fartyg/färjor för att förhindra läckage av oljeprodukter vid en grundstötning eller annan olycka?

Trafikverkets svar:

Inledningsvis kan hänvisas till vad som anförts under punkt 1 c) ovan beträffande eventuell villkorsreglering.

Skyddsåtgärder redovisas i PM Skyddsåtgärder Östra Mälaren som redovisades såsom bilaga 2 till Trafikverkets yttrande 2012-05-31. Åtgärder för farleden i Malmviken är fartbegränsningar under bygg- och drifttiden. Under byggtiden markeras arbetsområdet med lys- och specialprickar, under driftskedet av hamnen införs utprickning invid hamnen och i höjd med Lovö vattenverk, belysning placeras så att pirer och dykdalber är upplysta. Sjömätning är genomförd och visar vart farleden lämpligast kan förläggas i Malmviken och Mörbyfjärden. För fartyg/pråmar kommer det inte att vara tillåtet att mötas utanför Lovö Vattenverk och det området kommer att tas fram i samråd med Stockholm Vatten AB.

För fartygstransporterna gäller

- hög beredskap ska hållas för utsläpp (länsar och absobenter),
- kontrakterad bärgare ska finnas,
- behörig lots ska finnas ombord på lotspliktiga fartyg,
- störtankring ska kunna genomföras,
- trafikrapportering av projektets fartyg sker med VTS Södertälje enligt utarbetade rutiner,
- , rutiner ska finnas för besättning hur de ska agera vid ett utsläpp,
- regelbundna drogtester utförs,
- rutiner ska finnas för kontakt med Vattenverket vid olycka.

Andra förebyggande åtgärder för att förhindra att olycka inträffar är bl.a. kontroller att rutiner finns och är kända, kontroll av att personal har rätt utbildning och att saneringsutrustning finns på angiven plats.

För fartygstransporterna gäller Transportstyrelsens föreskrift och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg.

Samråd med räddningstjänst, polis, kustbevakning och Sjöräddningssällskapet om förstärkning av beredskap vid incident ska hållas. Tillgång till länsar och mobiliseringstid för utläggning kommer att utredas. Behov av inköp av länsar och placering av dessa samordnas med inblandade i detta samråd.

En ytterligare förebyggande åtgärd är att råvattenintaget kommer att förlängas och förläggas på djup under språngskiktet för att förhindra inblandning mellan skikten av bränslen vid ev läckage. Avtal finns tecknat med Stockholm Vatten AB om finansiering av projektering och byggande av intagsledningen och kommer att genomföras under 2013.

Krav på dubbla skrov är inte aktuellt. Sådana fartyg används vid transport av petroleumprodukter eller liknande. Tillgången till sådana fartyg lämpliga för bergtransporter är närmast obefintlig. Vid transport av bergmassor kommer inga oljeprodukter att fraktas

utöver det bränsle som krävs för fartygets framförande. Trafikverket hänvisar till vad som anförts ovan angående lämpligheten av eventuella villkor i dom i dessa avseenden.

Buller hanteras under punkt 5 nedan.

3. FRÅGA OM AVFALL

Naturvårdsverket har väckt fråga om de bergmassor som tas ut från tunnelbygget utgör avfall enligt 15 kap. miljöbalken och avfallsförordningen (2011:927).

- a) Trafikverket ges tillfälle att närmare redovisa om massorna utgör avfall, särskilt med beaktande av innehållet i punkt 17 05 i avfallsförordningen som rör bl.a. jord och sten. Utgör bergmaterial som tas ut "jord" eller "sten"? Hur mycket jord/sten som inte kan betraktas som berg avser Trafikverket ta ut vid byggande av Förbifarten? Vad avser Trafikverket att göra med sådana massor? Ska det transporteras bort via hamnarna? Omfattas det av masshanteringsplanen?

Trafikverkets svar:

Inledningsvis ska framhållas att det i praxis ansetts olämpligt att avgöra frågan om huruvida ett ämne är att avse som avfall eller inte vid en tillståndsprövning av en verksamhet. Av MÖD 2011:39 framgår att domstolen ansåg att frågan om klassificeringen av ett ämne istället bör överlåtas på den löpande tillsynen. Domstolen grundade denna bedömning på att möjligheterna att hantera ett ämne kan ändras med verksamheten, teknikutveckling m.m. vilket kan medföra att ämnet rättsligen ändrar karaktär.

Trafikverkets uppfattning är att de bergmassor som kommer att transporteras från tunneldrivningen inte utgör avfall. Avsikten med massorna är, efter att de krossats ner till en hanterbar storlek, att omgående transportera bort dessa från platsen och avyttra dem på den öppna marknaden för användning i andra projekt. Trafikverket kommer att använda ca 10 procent av bergmassorna till byggandet av nu aktuellt projekt.

Bergmassor omfattas visserligen av avfallsförordningen, bilaga 5, punkt 17 05. Att ett ämne är upptaget i den listan innebär dock inte automatiskt att ämnet i det enskilda fallet är att anse som avfall (prop. 2010/11:125 s. 24).

Ett centralt begrepp inom den EU-rättsliga regleringen är avfallshierarkin. Den syftar till att ange en prioriteringsordning för olika metoder att hantera och behandla avfall. Det första steget är att söka undvika att avfall över huvud taget uppstår. Det andra steget avser återanvändning, vilket innebär att ämnen ska användas på nytt utan någon egentlig behandling innan den nya användaren tar vid. Enligt Trafikverkets mening uppfyller hanteringen av bergmassorna i nu aktuellt projekt det syfte som återfinns i avfallshierarkins första steg, något avfall uppstår över huvud taget inte eftersom hela projektet planerats utifrån att bergmassorna omgående ska kunna användas som byggnadsmaterial.

Avfallsfrågor regleras även uttryckligen i EG-fördraget. Av art. 174.2 i äldre EG-fördraget, nuvarande art. 191.2 (någon ändring i innebörd har inte skett) framhålls även att en av principerna inom gemenskapsrätten är att söka undvika att avfall uppstår genom förebyggande åtgärder. Detta medför då att avfallsbegreppet inte kan ses för strikt (C-418/97 och C-419/97, ARCO Chemie m.fl.)

Enligt Trafikverkets mening ska även 2 kap. 5 § miljöbalken vägas in i bedömningen om bergmassorna ska utgöra avfall. Enligt nämnda paragraf ska en verksamhetsutövare utnyttja möjligheterna till återvinning/återanvändning. Som ovan nämnts avser Trafikverket att tillhandahålla bergmassorna till externa intressenter för användning i andra byggnadsprojekt, vilket ur miljö- och resurshushållningssynpunkt får ses som eftersträvansvärt jämfört med andra former av hantering.

Denna syn stämmer även överens med den målsättning som regeringen gav uttryck för i sitt beslut att tillåta Förbifart Stockholm (M2008/2247/F/M m.fl.). Regeringen föreskrev som villkor i beslutet att Trafikverket i samråd med vissa andra myndigheter ska upprätta en plan för omhändertagande, återvinning och bortskaffande av de bergmassor som uppstår vid byggandet. Vid övervägandet om detta villkor påtalades särskilt att projektets strävan bör vara att de bergmassor som uppstår vid byggandet av tunneln får en ändamålsenlig användning t.ex. i andra projekt. Att klassificera bergmassorna som avfall torde därmed vara svårförenligt med gemenskapsrättens syfte och försvåra fullgörandet av målsättningarna som ställts upp i regeringens tillåtlighetsprövning.

För det fallet att domstolen anser att bergmassorna ändå omfattas av reglerna i 15 kap. miljöbalken ska noteras att bergmassorna kan vara att anse som en s.k. biprodukt i enlighet med 1 § 2 st. i nämnda kapitel.

För att ett ämne ska omfattas av denna bestämmelse krävs inledningsvis att ämnet uppstår i en tillverkningsprocess. Vad som utgör en tillverkningsprocess har inte mer uttryckligt reglerats i varken praxis eller direktivet. Det ska dock inledningsvis beaktas att i direktivet (2008/98/EG) användes ordet "produktionsprocess" vilket enligt Trafikverkets mening medför att begreppet inte ska ges en alltför snäv innebörd.

Förbifart Stockholm är ett av de största byggnadsprojekten i Stockholmsområdet inom i vart fall de närmsta åren. Tunneldrivningen är en väl beräknad och standardiserad process som kommer ske i enlighet med etablerad branschstandard och i industriell skala. Detta måste innebära att tunneldrivningen är att jämställa med i vart fall en "produktionsprocess", oaktat att projektet inte syftar till att framställa en viss sak som exempelvis en fabrik.

EG-domstolen har i målet C-457/02 vid prövning av syftet med direktiv 75/442/EEG (ersatt av direktiv 2008/98/EG, nu gällande avfallsdirektiv) uttalat att det inte kan anses befogat att en vara, ett material eller en råvara som uppkommer under ett tillverknings- eller brytningsförfarande som har ett ekonomiskt värde som produkt, som innehavaren avser att använda eller saluföra, omfattas av dåvarande regler om bortskaffande eller återvinning utan att dessa ska ses som biprodukter. Domstolen påpekade dock att ett avgörande kriterium för denna bedömning var huruvida det är sannolikt att den fortsatta användningen skulle komma till stånd. För det fallet att det är ekonomiskt fördelaktigt för innehavaren att den tänkta användningen kom till stånd, ska det inte ses som en börda innehavaren försöker göra sig av med utan istället om en verklig produkt.

Ovan nämnda avgörande avser inte tolkning av nu aktuellt direktiv utan dess föregångare. De uttalanden som görs är dock av mer principiell betydelse som har bäring även i nu aktuell situation. Enligt Trafikverket ger dessa uttalanden stöd för att den avsedda hanteringen av bergmassorna medför att dessa inte ska ses som avfall.

Att de två övriga förutsättningarna (bergmassorna inte kräver annat än normal industriell behandling samt kommer användas på ett sätt som är hälso- och miljömässigt godtagbart och

inte strider mot lag eller annan författning) som uppställs för att bergmassorna ska anses vara en biprodukt är uppfyllda torde inte vara tvistigt i målet.

Sammanfattningsvis ger ovanstående resonemang inte stöd för uppfattningen att bergmassorna utgör avfall. En bedömning att bergmassorna utgör avfall torde snarare strida mot både gemenskapsrätten och motverka de målsättningar som ligger till grund för lagstiftningen.

Enligt de geologiska undersökningar som genomförts är den del, som inte utgör rena bergmassor, en försumbar andel av de totala massorna. I princip hela tunneldrivningen kommer ske i massivt berg. Vid hamnarna och etableringsområdena på Lovö kommer de massor som inte utgör berg, i enlighet med markägarens begäran, att lagras på plats och användas vid återställandet av området efter att hamnarna och etableringsområdena rivits. Dessa massor omfattas inte av avfallslagstiftningen (2008/98/EG art. 1 p. 1.c).

I Sätra kommer ca 3 000-4 000 m³ lera att grävas ut och transporteras bort med lastbil. Massorna omfattas av masshanteringsplanen. Några förorenade massor har inte identifierats i området.

- b) Trafikverket ges tillfälle att redovisa sin syn på
- i. om hanteringen av eventuellt avfall inom ramen för den sökta hamnverksamheten kräver tillstånd enligt miljöbalken och
 - ii. vilken betydelse en eventuell tillståndspliktig verksamhet med avfall har för prövningen av Trafikverkets ansökningar.

Trafikverkets svar:

i. Oavsett om bergmassorna är att betrakta som avfall, omfattar den tillståndssökta verksamheten ingen tillståndspliktig hantering av avfall. Att domstolen mot denna bakgrund skulle behöva pröva frågan inom ramen för detta mål framstår därför inte som befogat.

ii. För det fallet att domstolen, även med beaktande av ovanstående resonemang, anser att bergmassorna ska anses vara avfall och att hanteringen ska anses omfattas av ansökan, kommer enligt Trafikverkets mening ingen tillståndspliktig verksamhet att uppstå. Krossning av bergmassor som anses vara avfall kan vara tillståndspliktig B-verksamhet (90.100) om krossningen inte sker för byggnads- eller anläggningsändamål. Den krossning, som kommer ske, syftar till att göra massorna användbara till nyss nämnda ändamål. Något tillstånd torde därför inte krävas.

Vidare kan tillstånd (90.30) krävas för lagring av bergmassor som anses som avfall. Trafikverket kommer dock endast att mycket kortvarigt lagra små mängder bergmassor inför krossning och lossning varför lagringen inte kommer upp i den beständigheten som krävs för att verksamheten ska anses tillståndspliktig. Det finns ingen avsikt att bergmassorna ska finnas kvar på platsen längre tid än vad som absolut krävs för krossningen och lastningen på fartyg. Visserligen sker inte krossning och eventuell lagring av huvudparten av bergmassorna för användning inom Trafikverkets verksamhet, men det torde inte medföra en annan bedömning.

Vid etableringsområdena på Lovö planeras upplagsplatser på ca 2 500 m², eller motsvarande ca 30 000-40 000 ton. I Sätra är möjligheten till ett sådant lager på grund av markbrist

begränsat till 500 m², eller ca motsvarande 2 000 ton. Dessa upplagsplatser behövs för att hålla ett visst "buffertlager" för att det planerade systemet med transport av bergmassor på transportband ska fungera tillfredsställande. Om detta saknas skulle ett tillfälligt avbrott i tunneldrivningen medföra ett omedelbart avbrott i fartygstrafiken. Ytterligare ett skäl är att den teknik som används för att lasta upp bergmassorna på transportbandet kräver en viss mängd att lyfta ifrån för att fungera.

4. BULLER – SKYDDSÅTGÄRDER OCH FÖRSIKTIGHETSMÅTT

Trafikverket ges tillfälle att närmare redovisa vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som verket avser att vidta för att begränsa buller från de tillståndssökta verksamheterna och i vilken utsträckning det i fråga om begränsning av buller inte kan anses orimligt att uppfylla kraven i framför allt 2 kap. 3 § miljöbalken. Av redovisningen bör närmare framgå vilken bedömning som har gjorts i fråga om vad som är tekniskt möjligt samt nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder. Trafikverket ges tillfälle att ge in det ytterligare underlag som kan behövas för att göra bedömningen.

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 lastrumbotten 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 kontrollmätta 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 möjligeter 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 Sätra har åtta fastigheter med totalt nio byggnader identifierats, varav fem konstaterats vara aktuella att erbjudas någon typ av åtgärd. Dessa fastigheter är:

Malmviken:

- Ekerö Lovö – Edeby 4:1 (sportstuga, idag inga uppgifter om brukandet)
- Ekerö Lovö - Söderby 3:1
- Ekerö Lunda 1:1 ingen mätning genomförd arrendator inte kontaktbar

Sätra:

- Ekerö Kungshatt 1:91
- Ekerö Kungshatt 1:19
- Ekerö Kungshatt 1:90
- Ekerö Kungshatt 1:175
- Ekerö Kungshatt 1:168

Inga fastigheter är aktuella med anledning av hamnen på norra Lovö.

Närmare projektering av åtgärder pågår och avtal om åtgärder avses att erbjudas respektive fastighetsägare före huvudförhandling.

- 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 Sätra?

Trafikverkets svar:

Från de tillfälliga färjelägena vid Sätra 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

- c) Etableringsområden vid de tre hamnarna (om krossning bedöms som följdverksamhet). Domstolen noterar att Trafikverket i M 3346-11 har redovisat uppgifter om bergum för krossanläggningar i arbetstunnlar vid alla tre hamnarna. Avser Trafikverket att placera primär- och sekundärkrossar i bergum vid alla tre hamnarna eller avser verket att gräva ner krossarna? Vilken bedömning görs för respektive etableringsområde?

Trafikverkets svar:

Krossning kommer inte att ske inom de hamnområden som ansökningarna avser, utan bedrivs inom vägbyggnadsarbetenas etableringsområde. Krossning ingår således inte i den tillståndssökta verksamheten. Parallellt saknas till rättsfallet NJA 2004 s 421, som avser transporter som uppkommer med anledning av den tillståndssökta verksamheten. Verksamheten överensstämmer heller inte särskilt väl med ordalydelsen i miljöbalken 16 kap. 7 § eller exemplifieringar i förarbeten och kommentarer. Trafikverket menar därför att krossverksamhet inte heller ska betraktas som följdverksamhet till hamnverksamheten, samt att motsatsen skulle leda till en olämplig och oklar avgränsning av målen.

Redovisning av krossverksamheterna görs nedan, med anledning av domstolens frågor samt för att redovisa störningar som – i fråga om norra Lovö och Sätra – kan komma att samverka

med störningar från den tillståndssökta verksamheten. Sådana med hamnverksamheten samverkande störningar uppkommer endast i fråga om norra Lovö och Sättra, p g a etableringsområdets närhet till hamnområdet. Avståndet mellan hamnområdet Malmviken och etableringsområdet Södra Lovö är alltför stort för att samverkande störningar ska kunna uppstå.

Det kan såsom en utgångspunkt antecknas att både primär- och sekundärkrossning inte rimligen kan ske i utrymmen under jord; detta eftersom bergutrymmet för båda verksamheterna skulle leda till att oproportionerligt stora bergutrymmen skulle behöva sprängas ut. Detta kan inte betraktas som ekonomiskt rimligt, eftersom sekundärkrossning endast bedrivs under begränsade tidsperioder. Tillkommande kostnad för sådant ytterligare bergrum jämte nödvändiga anordningar uppgår till cirka 50 – 100 miljoner kr.

Även arbetstunneln kan behöva göras bredare då ytterligare ett transportband kan behövas för att transportera upp det krossade bergmaterialet. Ökat ventilationsbehov gör också att arbetstunneln behöver göras bredare för att få plats med ytterligare en ventilationstub.

Dessutom tillkommer de negativa konsekvenser av krossning i bergrum som beskrivs under rubriken "Slutsatser" nedan. Om den tillfälliga sekundärkrossningen inte skulle tillåtas ovan jord, är alternativet att köra in sekundärkrossade massor från annan plats. Sekundärkrossning på plats leder till minskade transporter med cirka 50 – 75 %, eftersom materialet annars transporteras in via lastbil på väg 261 till Södra Lovö och via vägfärjan på norra Lovö. Det är Trafikverkets uppfattning att detta produktionsval för vägbyggnadsarbetena inom arbetsområdet (sekundärkrossning används för att producera vägbyggnadsmaterial, och avser inte material som transporteras vidare till hamnen) över huvud taget inte ligger inom ramen för tillståndsmålen i mark- och miljödomstolen, varken som tillståndssökt verksamhet eller följdverksamhet till denna.

Sättra varv: Ingen krossning kommer att ske ovan jord, då utrymme för sådan anläggning saknas ovan jord. Trafikverket vill begränsa intrånget i Sättraskogens naturreservat och inte ta mer yta i anspråk på denna plats än vad som oundgängligen behövs. Detta leder till att buller från krossanläggning, som således kommer att vara placerad under jord, inte kommer att leda till bullerstörningar i omgivningen.

Malmviken: Etableringen på Södra Lovö ligger cirka 1700 m från hamnen. Detta innebär att bullret från byggarbetsplatsen inte samverkar med bullret från hamnverksamheten. Trafikverket har utrett två alternativ för krossning av bergmassor. I det ena alternativet sker krossning (såväl primär- som sekundärkrossning) ovan jord invid arbetstunnelns mynning i en bullerdämpad, och eventuellt från marknivån nersänkt byggnad. Det andra alternativet är att primärkrossning sker under jord i bergrum i anslutning till arbetstunneln. Byggbullerberäkningar är genomförda för etableringsområdet Södra Lovö och de visar att det är samma bostäder som får nivåer över 45 dBA med krossverksamhet ovan jord i jämförelse med en situation utan kross ovan jord. 2 fastigheter beräknas få nivåer mellan 45 – 50 dBA och 1 fastighet 50 – 55 dBA. Beräkningarna visar att skillnaden mellan att ha kross ovan jord och att ha en kross i bergrum är helt marginell. En särskild utredning har gjorts avseende detta; se [bilaga 2](#), PM Krossverksamhet på södra Lovö.

Norra Lovö: Etableringen ligger ca 200 m från hamnen. I det ena alternativet sker krossning ovan jord invid arbetstunnelns mynning i en bullerdämpad, och eventuellt från marknivån nersänkt byggnad. Det andra alternativet är att primärkrossning sker under jord i bergrum i

anslutning till arbetstunneln. Som angetts ovan är sekundärkrossning i bergrum inte ett realistiskt alternativ.

Bullerberäkningar för samverkande bullerstörning har genomförts med primärkross ovan jord respektive under jord. Detta redovisades i Trafikverkets yttrande 2012-05-31; bilaga 1, PM Ändrat läge arbetstunnel 2012-05-10. Dessa beräkningar visar att inga överskridanden av byggbullernormen sker i något av fallen.

Bakgrundsnyvån uppmättes inför arbetsplanen, ungefär mitt emot hamnen på norra Lovö i Grimstaskogens naturreservat, till 42-50 dB(A). Motsvarande mätning från 1996 uppmättes bakgrundsnyvån till 40-50 dB(A). Bullerberäkningar visar att Grimstareservatet mittemot hamnen kommer att få bullernivåer upp till 50 dBA utmed en ca 1,5 km lång sträcka utmed stranden. Bullret når inte långt in över land, max ca 100 meter. Dessa förhållanden redovisas i bilaga 2.

De beräkningar som redovisas i PM Krossverksamhet Södra Lovö, bilaga 2, visar att om en sekundärkross placeras ovanjord på samma plats som en primärkross innebär det en höjning av ca 0,5 dBA högre ljudnivå, vilket kan anses som försumbart. Utredningen visar således att krossning ovan jord endast ger marginell bullerpåverkan på omgivningen. Som ovan angetts är det inte motiverat, eller produktionsmässigt aktuellt, att bedriva sekundärkrossning under jord.

Krossning under jord innebär nackdelar som bl a en högre exponering av buller och damm för personal på plats (arbetsmiljöaspekter). Möjligheter att evakuera personal vid händelse av brand försvåras också och det innebär en stor arbetsmiljörisk. Räddningstjänstens insats försvåras. Krossning under jord innebär trånga utrymmen för personalen och risk för påkörning av fordon och maskiner ökar. Det är också, svårare att genomföra underhåll.

Logistiken för masshantering kompliceras då det sker på en mer begränsad yta. Ökat berguttag behövs för att utföra krosskammaren och för att bredda arbetstunneln för att få plats med ventilation. Energiförbrukningen är högre under jord då ventilationsbehovet ökar.

Krossverksamhet är – som ovan angetts – ej att betrakta som följdverksamhet till den tillståndssökta verksamheten. Sekundärkrossning sker ö h t ej för fartygstransporterna, utan för tillverkning till vägentreprenaden.

Mot bakgrund av vad som ovan redovisats saknas skäl för att i domen reglera frågan om krossarnas närmare placering eller utformning.

- d) Om åtgärder i hamnområdet vid norra Lovö dämpar bullret från lastningen av fartyg med t.ex. 5 dB(A), beräknas buller från krossning då att bidra mer till det sammanvägda bullret vid norra Lovö? Det kan beträffande norra Lovö behövas en ny bullerberäkning som inkluderar buller från sekundärkrossen eftersom den verksamheten (om den bedöms som följdverksamhet) kan bidra till bullernivåerna.

Trafikverkets svar:

Att placera en primär- och sekundärkross på samma plats innebär en höjning av ca 0,5 dBA högre ljudnivå i jämförelse med att endast ha en primärkross vilket kan anses som försumbart, se PM Krossverksamhet på Södra Lovö, bilaga 2. Sekundärkrossning ska ej, av skäl som angetts ovan, betraktas som följdverksamhet till den tillståndssökta verksamheten.

- e) Finns det bullerberäkningar för etableringsområdet vid Malmviken? Finns det vid etableringsområdet som ansluter till Malmviken fastigheter som är störda av buller? Är det motiverat med skyddsåtgärder där, t.ex. nedgrävning av krossanläggningar eller krossning under jord, även med beaktande av inverkan på friluftsliv?

Trafikverkets svar:

Bullerberäkningar för etableringsområdet på södra Lovö redovisas i PM Krossverksamhet på södra Lovö, bilaga 2. I utredningen redovisas fastigheter störda av byggbuller från etableringen, se ovan svar c). Någon samverkan med buller från tillståndssökt verksamhet (hamnverksamheten) föreligger ej på grund av avståndet. Störningar från byggbuller bör hanteras på brukligt sätt, dvs. genom tillsynsmyndighetens kontroller och eventuella förelägganden. Byggbullerfrågan hanteras i projektets kontrollprogram.

5. BULLER – VILLKOR

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. Beträffande dessa konsekvenser, se nedan.

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 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.

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 Sättra 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.

- b) I grundvattenmålet, M 3346-11, har Trafikverket justerat förslaget till bullervillkor så att värdena inte ska gälla för boende vilka erhållit skriftligt erbjudande från Trafikverket om tillfälligt boende och *andra skyddsåtgärder inte kan anses tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga*. Finns det någon skillnad i detta avseende mellan Trafikverkets villkorsförslag i hamnmålen respektive grundvattenmålet? Vad är avsikten med förslagen?

Trafikverkets svar:

Trafikverket har justerat villkorsförslaget för hamnarnas driftskede enligt ovan.

Justeringen innebär bl.a. att det av domstolen kursiverade partiet har ändrats. I sak innebär inte detta någon förändring. Det som avses med att bullerdämpande effekt inte är "tekniskt möjlig" är i praktiken att husfasad eller fönster inte har sådana egenskaper att erforderlig ljuddämpning kan åstadkommas på fasaden eller fönstren med konventionella metoder. Det som avses med "ekonomiskt rimlig" är att nyttan av en åtgärd inte står i rimlig proportion till kostnaderna för åtgärden; om således en kostsam åtgärd inte leder till mer än knappt märkbar dämpning av inomhusbullret är åtgärden inte ekonomiskt rimlig.

Som närmare utvecklats ovan ska erbjudande om bullerdämpande åtgärd eller alternativ vistelse inte ges för den aktuella bostaden om byggbullernormens inomhusvärden nattetid innehålls utan åtgärder.

Utredningar är under genomförande med avseende på de tekniska och ekonomiska möjligheterna att innehålla inomhusvärdet nattetid på alla berörda fastigheter, jfr 4 a) ovan.

Som framgår av Trafikverkets redovisning ovan av den närmare innebörden av villkoret gäller således att verksamheten i hamnen får bedrivas trots överskridanden av byggbullernormens riktvärden, förutsatt att erbjudande enligt närmare beskrivna förutsättningar ovan riktats till de boende där byggbullernormen nattetid riskerar att överskridas. Om således byggbullernormens inomhusvärde innehålls eller sådant erbjudande som här avses lämnats, får verksamheterna bedrivas med överskridande av normen.

- 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.

- d) Bör domstolen besluta villkor om att pålning och liknande mycket störande åtgärder inte får vidtas under exempelvis perioden 1 maj–30 september? Vilka konsekvenser kan ett sådant villkor få?

Trafikverkets svar:

Utredning pågår med avseende på möjligheterna att helt undvika eller minimera pålning vid något eller några av hamnlägena. Utfallet av undersökningarna kan presenteras senast under huvudförhandling. Spontning kommer fortfarande att behöva genomföras i samtliga hamnlägen i en mindre omfattning

Om en tidsbegränsning införs innebär det att projektet kan komma att försenas ca ett halvår för Södra Lovö (Malmviken) och Norra Lovö. För dessa hamnar finns inga möjligheter att transportera ut bergmassor på väg. För Sättra innebär det att tiden för lastbilstransporterna på vägen genom Sättraskogens naturreservat förlängs med ca ett halvår.

Trafikverket har i PM angående konsekvenser av förseningar av Förbifart Stockholm, bilaga 3, utrett samhällsekonomiska och andra kostnader som är förenade med fördröjningar av projektets sluttid. Dessa beräkningar är även relevanta för sådana fördröjningar av projektets sluttid som uppkommer till följd av en senarelagd starttid av ett för sluttiden tidskritiskt moment (såsom anläggandet av hamnar).

6. DAMNING

Frågor om damning diskuterades vid den muntliga förberedelsen. Trafikverket ges tillfälle att svara på följande frågor.

- a) Vilka delar av verksamheten kan bidra till damning i omgivningen vid hamnarna?

Trafikverkets svar:

Trafiken på hamnplan, transportbandet, lastning av berg är de verksamheter som kan bidra med damning.

- b) Hur kan människors hälsa och miljön komma att påverkas av damning från de tillståndssökta verksamheterna?

Trafikverkets svar:

Frågan har på Trafikverkets uppdrag utretts av Ekologigruppen, se [bilaga 4](#), Stendamm – påverkan på växter och djur.

- c) Vilka skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått avser Trafikverket vidta för att begränsa damning?

Trafikverkets svar:

Åtgärder för att minska problem med damm är att ytor och bergmassor bevattnas kontinuerligt, transportband täcks in och bergmassor lastas via damask till fartyget/pråmen.

- 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.

7. STÖRNINGAR PÅ FRILUFTSLIV M.M.

Trafikverket ges tillfälle att svara på följande frågor.

- a) Inom vilka områden kommer allmänheten inte att ha tillträde till områden som används för friluftsliv? Frågan avser även områden som inte omfattas av särskilt skydd enligt miljöbalken.

Trafikverkets svar:

Arbetsområden kommer att stänglas in under byggtiden av säkerhetsskäl.

Arbetsområdet och hamnen vid Sätra Varv är beläget i Sätmaskogens naturreservat. Allmänheten kommer att ledas runt arbetsområdet. Befintlig ridstig kommer att få en ny dragning.

På Norra Lovö kommer arbetsområdet och intilliggande hamnområde att stänglas in. Allmänheten kommer att kunna passera i skogsområdet väster om arbetsområdet. Ridstig som idag passerar genom arbetsområdet kommer att få en ny dragning.

Hamnområdet vid Malmviken kommer att stänglas in och en passage för fotgängare kommer att förläggas norr om hamnområdet.

- b) Kommer man att kunna passera under eller över transportbanden, särskilt vid Malmviken?

Trafikverkets svar:

En passage för fotgängare kommer att placeras norr om hamnområdet i Malmviken. Ytterligare två passager kommer att placeras utefter sträckan mellan Malmviken och Södra Lovö.

- c) Vilka försiktighetsmått avser Trafikverket vidta gentemot allmänheten? Bör domstolen föreskriva villkor om åtgärder från säkerhetssynpunkt vid någon eller några av anläggningarna?

Trafikverkets svar:

Informationstavlor om pågående verksamhet kommer att finnas kring arbetsområdena. Några villkor om åtgärder från säkerhetssynpunkt är inte motiverat.

- d) Avser Trafikverket vidta särskilda åtgärder vid Norra Lovö, Malmviken och Sätra 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 Sätmaskogens 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 samrådas med markägare och tillsynsmyndighet (Stockholms miljöförvaltning för Sättra och länsstyrelsen för områden på Lovö).

8. ÅTAGANDEN

Trafikverket bör löpande föra anteckningar som i punktform redovisar de åtaganden verket gör muntligen under målens handläggning, inklusive huvudförhandling, och de åtaganden verket gör vid kontakter med parter i målet. Domstolen avser att i anslutning till huvudförhandling efterfråga en redovisning av åtaganden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer i samband med huvudförhandlingen att redovisa den efterfrågade redovisningen.

9. ARBETSPLANEN

Trafikverket bör, när en arbetsplan har överlämnats för fastställelse, ge in de delar av arbetsplanen som bedöms ha relevans för prövningen av målen. Det gäller bl.a. de delar som visar, enligt vad Trafikverket har angett i målen, att lokaliseringen av hamnarna har prövats enligt väglagen och att utrymmet för någon annan bedömning i fråga om hamnarnas tillåtlighet och lokalisering än de bedömningar som i dessa frågor gjorts och görs enligt väglagen, är synnerligen begränsat.

Trafikverkets svar:

Trafikverket inger ur arbetsplanen dokumentet "Beskrivning – Hela linjen" jämte utdrag ur de särskilda beskrivningarna ur arbetsplanens olika delavsnitt där särskilt hamnarna omnämnes bilaga 6.

Tidigare har arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivning ingivits i målen, liksom lokaliseringsstudien "Ställningstagande avseende lokalisering av hamnar" (bilaga 4 till "Beskrivning – Hela linjen" i arbetsplanen).

I respektive hamnansökans MKB, avsnitt 5, beskrivs lokaliseringsöverväganden för respektive hamn och det skollalternativet samt alternativa utformningar. Till respektive ansökans MKB finns även lokaliseringsstudien (jfr ovan) bilagd.

Trafikverket har i ett särskilt dokument, bilaga 7, sammanfattat utredningar och överväganden som gjorts i planeringsprocessen med avseende på hamnarnas lokalisering och därmed sammanhängande frågor.

Således har alternativa platser och utformningar redovisats och de valda platserna respektive bortvalda alternativ har motiverats. Trafikverket har också beskrivit konsekvenserna om hamnarna inte skulle byggas och användas (jfr 6 kap 7 § 4 p miljöbalken). Utredningen uppfyller således alla krav som enligt gällande rätts kan ställas på lokaliseringen av hamnarna och redovisningen av de utredningar och överväganden som gjorts.

Det kan noteras att länsstyrelsen den 11 maj 2011 godkänt arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen innebär att dokumentets beskrivningar och innehåll uppfyller lagkraven (jfr 6 kap 7 § miljöbalken). I arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivning ingår utredningar och överväganden i fråga om hamnarna, bl.a. frågan om hamnarnas lokalisering. Lagkraven är desamma vare sig miljökonsekvensbeskrivningen upprättats för prövning enligt väglagen eller prövning enligt 9 och 11 kap miljöbalken (jfr 15 § 3 st väglagen).

Som ovan angivits uppfyller således den dokumentation som finns ingiven i målet kraven på utredningar och beskrivningar i bl a lokaliseringsfrågan. Hamnarnas lokalisering har varit föremål för överväganden i arbetsplaneprocessen enligt väglagen, och de tillfälliga nyttjanderätterna för de hamnlägen som redovisas i ansökningarna kommer vid tidpunkten för målens avgörande att vara fastställd inom ramen för arbetsplaneprocessen. Som ovan angetts har länsstyrelsen godkänt den miljökonsekvensbeskrivning som redovisar dessa överväganden och den slutligt valda placeringen av området för varje hamn har varit föremål för utredningar, utställelse och samråd enligt väglagstiftningen. Anläggandet av hamnarna och hamnverksamheten förutsätter att den tillfälliga nyttjanderätten för hamnarna slutligt läggs fast genom arbetsplanens fastställelsebeslut. Det förefaller inte rimligt eller förenligt med lagstiftarens intentioner att några andra alternativ i fråga om hamnarna kan vara aktuella i denna prövning. Några alternativa platser för respektive hamn är således inte möjliga, jfr 6 kap 7 § 4 punkten miljöbalken, och någon redovisning av alternativ är därmed egentligen enligt miljöbalken inte erforderlig i målen. Om en annan uppfattning i denna fråga skulle vara rådande har Trafikverket således i målen ingivit erforderligt underlag för prövning.

Vid en eventuell materiell prövning av lokaliseringsfrågan bör även, i fråga om hur högt kraven bör ställas, beaktas följande. Tillstånd söks ej för permanenta hamnar, utan hamnverksamheten kommer att bedrivas under ett begränsat antal år. Platserna kommer därefter att återställas för att så långt som möjligt återgå till dagens tillstånd. I Sätra bedrivs redan idag hamnverksamhet på platsen och på Norra Lovö och i Malmviken ska naturtillstånden så väl som möjligt återställas. Det är ej heller frågan om kommersiella hamnar för industri och handel, utan om hamnar som ska användas av miljöskäl och till följd av villkor i regeringsbeslut om tillåtlighet. Hamnarna har således en stark miljöfunktion i ett projekt av stort allmännyttigt intresse.

Någon möjlighet för Trafikverket att senare återkomma med andra platser eller lösningar för hamnar än de platser och lösningar som ansökningarna avser föreligger praktiskt taget inte; jfr vad som ovan angetts om utredningar, samråd, etc., under vägprocessen för Förbifart Stockholm. Det transportalternativ som står till buds för bergmassorna - för det fall de hamnlägen som framtagits genom vägprocessen enligt väglagen skulle underkännas av domstol - är vägtransporter med lastbil.

10. RISKINVENTERING AVSEENDE TRANSPORTER TILL SJÖSS

Trafikverket har uppgett att en riskinventering avseende transporter till sjöss ska göras i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. När den är klar, bör den ges in till domstolen, tillsammans med eventuella förslag till åtgärder som rör de sökta verksamheterna och eventuell följdverksamhet.

Trafikverkets svar:

Riskanalysarbetet pågår, likaså samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. Riskanalysen skickas till mark- och miljödomstolen senast 1 juni 2013. Förslag till riskreducerande åtgärder baserade på riskanalysen bearbetas tillsammans med Sjöfartsverket under våren 2013.

11. UNDERLAGET FÖR PRÖVNINGEN I ÖVRIGT

Trafikverket ges tillfälle att komplettera ansökningshandlingarna med det ytterligare underlag och de yrkanden som kan behövas för domstolens prövning av ansökningarna i hamnmålen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har i inledningen av avsnitt A i detta yttrande anmält några justeringar av villkorsförslag.

12. RENINGSANLÄGGNINGAR

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

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

Trafikverkets svar:

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

- b) Dagvatten från hamnområden och etableringsområden. Inom vilka områden i respektive hamn kommer dagvatten att samlas in och ledas till reningsanläggningen? Hur stora är dessa områden? Hur mycket dagvatten kan komma att genereras från hamnområdet och etableringsområdet? Vad innebär dimensioneringen till ett 10-årsregn?

Trafikverkets svar:

Dagvatten från hamnområdena vid de tre hamnarna kommer att ledas via behandlingsanläggning till spillvattennätet. Dimensioneringen av dagvattenanläggningen är utifrån ett 10-årsregn,

vilket innebär att det statistiskt sett intensivaste regnet inom en 10 års period kan omhändertas av systemet.

- c) Hur dimensioneras reningsanläggningarna?

Trafikverkets svar:

Hamnområde Sättra

Dagvatten från hårdgjord yta inom arbetsområde inklusive pontonbrygga (1,1 ha) avleds till behandlingsanläggning för länshållningsvatten som i sin tur ansluts till Stockholm Vattens avloppsnät.

Vid pumpstationen anläggs ett fördröjningsmagasin för dagvatten vilket dimensioneras för ett 10 års regn,

Maxflöde = 200 l/s.

Maxvolym = 120 m³

Ytan som avvattnas är den del som ligger i primärt och sekundärt vattenskyddsområde.

Hamnområde Malmviken:

Dagvatten från hårdgjord yta inklusive brygga (0,27 ha) avleds till pumpstation för dagvatten, vilken ansluts till behandlingsanläggning för länshållningsvatten som i sin tur ansluts till Stockholm Vattens avloppstunnel i Blackeberg.

Vid pumpstationen anläggs ett fördröjningsmagasin för dagvatten vilket dimensioneras för ett 10 års regn,

Maxflöde = 50 l/s.

Maxvolym = 30 m³

Ytan som avvattnas är den del som ligger i primärt vattenskyddsområde.

Hamnområde Norra Lovö:

Dagvatten från hårdgjord yta inklusive brygga (0,32 ha) avleds till oljeavskiljare, vilken ansluts till pumpstation för processpillvatten som i sin tur ansluts till Stockholm Vattens avloppstunnel i Blackeberg.

Vid pumpstationen anläggs ett fördröjningsmagasin för dagvatten vilket dimensioneras för ett 10 års regn (10 min),

Maxflöde = 58 l/s.

Maxvolym = 35 m³

Ytan som avvattnas är den del som ligger i primärt vattenskyddsområde.

- d) Vad händer vid en eventuell bräddning av vatten? Var kommer eventuellt bräddat vatten ta vägen?

Trafikverkets svar:

Om ett mer intensivt regn än ett 10-årsregn inträffar kommer systemet brädda ut i Mälaren.

Vid ett sådant kraftigt regn kommer utspädningen innebära att föroreningskoncentrationer är låga i det bräddade vattnet

13 FRÅGA OM ERSÄTTNINGSYRKANDEN

Bedömer Trafikverket att alla yrkanden om ersättning som hittills framställts bör hanteras i den ordning som föreslås för oförutsedd skada?

Trafikverkets svar:

De tillståndssökta verksamheterna enligt kapitel 11 i miljöbalken (vattenverksamheterna) förutses inte orsaka skada. Skulle skada ändå uppstå av vattenverksamheterna är detta att betrakta som oförutsedd skada och hanteras i den ordningen.

Beträffande verksamheter enligt kapitel 9 i miljöbalken (hamnverksamheterna) prövas inte ersättningsfrågor i ansökningsmålet om tillstånd.

B. BEMÖTANDE AV SYNPUNKTER I M 3342-11, 3343-11 OCH 3345-11

Trafikverket ges tillfälle att bemöta de skriftliga synpunkter som kommit in i mål M 3342-11, 3343-11, 3345-11 och 3346-11 efter verkets yttranden i juni 2012.

Domstolen noterar att FRA kom in med yttrande i M 3342-11 i början av juni 2012, aktbil. 57 och att Trafikverket därför inte getts tillfälle att yttra sig över det.

Trafikverket bör i sammanhanget även bemöta synpunkter i M 3343-11 från Mac Murray, ägaren av Lovö-Edeby 4:21. Hans ursprungliga yttrande diariefördes endast i M 3346-11 och bemöttes därför av förklarliga skäl inte i Trafikverkets yttrande i juni 2012 i M 3343-11. Yttrandet har senare diarieförts även i M 3343-11 eftersom det i stor utsträckning innehåller synpunkter på hamnverksamheten.

Trafikverkets svar:

Nedan besvaras inkomna skriftliga synpunkter i mål M 3345-11, 3343-11 och 3342-11, med uppdelning hamn för hamn. Vissa synpunkter och svar är generella för de tre hamnarna. Sådana synpunkter och svar redovisas endast en gång. Företrädesvis sker detta under det första hamnläget nedan; Byggnad och drift av tillfällig hamn Sätra. Frågor som är mer specifika för viss hamn redovisas i första hand under sin respektive hamnrubrik nedan.

BYGGANDE OCH DRIFT AV TILLFÄLLIG HAMN VID SÄTRA

1. STATLIGA MYNDIGHETER

1.1 LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN (AKTBILAGA 102)

Övergripande synpunkter. Mot bakgrund av Trafikverkets åtagande om försiktighetsmått för att öka säkerheten för råvattenförsörjningen av Lovö vattenverk samt begränsningen av påverkan på Mälaren även i övrigt tillstyrker Länsstyrelsen att tillstånd lämnas i högst tio år från det tillstånd tagits i anspråk.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar Länsstyrelsens synpunkter och uppfattar att dessa i huvudsak är förenliga med Trafikverkets ansökan.

Miljö kvalitetsnormer för vatten. Länsstyrelsen bedömer att det alltså råder en viss oklarhet om det kan behövas ytterligare försiktighetsmått med hänsyn till dagvattenhanteringen i hamnarna. Det kan vara fråga om uppsamlingsmöjligheter av dagvatten vid kraftiga regn och viss förbehandling t.ex. av oljeföroreningar innan dagvatten avleds till spillvattennätet. Förutsatt att förorenat dagvatten inte kommer att belasta Mälaren bedömer Länsstyrelsen att hamnarnas miljöpåverkan inte bör vara sådan att verksamheten kan antas medverka till att gällande miljö kvalitetsnormer inte följs.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hänvisar till svar i avsnitt 12 ovan.

Byggande av hamn i Sätra. Länsstyrelsen vidhåller att Trafikverket ska använda dubbla skärmar vid bygg-, anläggnings- och rivningsarbeten i Sätra hamn i säkerhetshöjande syfte.

Trafikverkets svar:

I fråga om utformningen av de grumlingsbegränsande skärmarna i Sätra anser Trafikverket alltså att villkoret inte bör utformas med en detaljreglering som kan riskera att vara överflödigt eller t.o.m. kontraproduktiv, utan att skyddet mot grumling i omgivningen blir fullgott genom det av Trafikverket förordade villkorsförslaget.

Hamnverksamhetens omfattning. Länsstyrelsen anser att transportbandet för massor bör ingå i ansökan om tillstånd till hamnverksamheten liksom den krossverksamhet som är en förutsättning för transporterna på band. Länsstyrelsen vidhåller att ett tillstånd till hamnverksamhet bör begränsas till trafik av en högsta tillåten storlek uttryckt i bruttodräktighet. Länsstyrelsen kan dock medge att ett särskilt villkor om antal fartygsanlöp samt mängd hanterat gods per år inte behöver föreskrivas. Allmänna villkoret bör kunna utgöra en tillräcklig begränsning.

Trafikverkets svar:

Beträffande omfattningen av de tillståndssökta verksamheterna respektive följdverksamheter till dessa följer Trafikverkets ansökan gällande praxis. Den tillståndssökta verksamheten avser således hamnområdet med tillhörande vattenområde, medan störningar och olägenheter som uppkommer utanför hamnområdet kan beaktas i prövningen såsom följdverksamheter, så länge dessa har ett omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten och avgränsningen är ändamålsenlig i övrigt. Transportbanden ingår därför i prövningen såsom följdverksamheter, medan krossverksamheten tydligt hör till en annan verksamhet, nämligen vägbyggnadsarbetena. I alla händelser redovisas störningarna från såväl hamnverksamheten som transportbandet och krossningen i de utredningar som presenteras i ansökan. .

I fråga om begränsningar av fartygsstorlek uttryckt i maximal bruttodräktighet bör inte uppställas av de skäl som Trafikverket tidigare redovisat (d v s sådana villkor kan vara kontraproduktiva, då mindre fartyg kan leda till fler transporter). De fartyg som kan anlöp hamnen begränsas naturligen av hamnens vattendjup och kajanläggningarnas konstruktion. Någon ytterligare begränsning är inte befogad.

Buller. Länsstyrelsen förordar det tidigare villkorsförslaget dvs. att bullrande verksamhet såsom spontning och pålning endast ska få utföras måndag-fredag mellan kl 07-19. Länsstyrelsen konstaterar att Trafikverket åtagit sig att de rivningsarbeten som medför ljudnivåer över riktvärdena ska utföras endast måndag-fredag mellan kl 07-19.

Med hänsyn till att verksamheten i hamnarna har nära koppling till byggprojektet och verksamheten kommer att bedrivas under begränsad tid bedömer Länsstyrelsen att riktvärden för buller från byggplatser kan föreskrivas som villkor även för hamnarnas drifttid. Skulle riktvärden för industribuller tillämpas riskerar produktionstiden att förlängas och större upplagsytor behövas.

Länsstyrelsen anser att Trafikverkets åtagande att tillämpa erbjudande om alternativ vistelse generöst kan godtas.

Länsstyrelsen påtalar att anmälan om att vissa arbeten kan behöva genomföras utanför ordinarie arbetstid ska lämnas in i så god tid att tillsynsmyndigheten har möjlighet att besluta om de ytterligare föreskrifter som kan behövas.

Länsstyrelsen anser att Trafikverkets åtagande att erbjuda elanslutning av fartyg som ligger minst två timmar vid kaj ska utgöra ett särskilt villkor.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets justerade bullervillkor avseende mycket bullrande arbeten under byggskedet som exempelvis spontning och pålning överensstämmer med länsstyrelsens önskemål, liksom bullervillkoren för rivningsskedet. Trafikverket och länsstyrelsen är eniga beträffande tillämpningen av bygg- respektive industribullernormen. Beträffande buller under hamnens drift och villkoren för detta menar Trafikverket att de bullervillkor som föreslås av verket och beslutas av mark- och miljödomstolen ska vara uttömmande bullervillkor för hamnverksamheten, och att några ytterligare villkor eller restriktioner inte ska meddelas senare av tillsynsmyndigheten.

Trafikverket har inget att erinra mot att elanslutning av fartygen ska erbjudas, om domstolen finner ett sådant villkor lämpligt.

Anslutande hamnar. Länsstyrelsen anser att vid val av läge för utskeppningshamnarna bör hänsyn tas till de olycksrisker som landtransporterna av farligt gods till hamnarna kan medföra. I samband härmed bör hänsyn tas till hur känslig omgivningen kring transportvägen är för en eventuell olycka. Både sannolikheten för och konsekvenserna av en eventuell olycka bör bedömas och beaktas vid val av utskeppningshamnarnas lokalisering.

Trafikverkets svar:

Alla landtransporter ska transporteras enligt gällande regelverk för farligt gods (ADR). En lokaliseringsstudie pågår för möjliga färjelägen varifrån gods kan transporteras till projektets två färjelägen för mottagning av byggmaterial. I studien ingår konsekvenser av landtransporter till färjeläget.

1.2 SJÖFARTSVERKET (AKTBILAGA 52)

Sjöfartsverket konstaterar att kontinuerligt samråd angående bl.a. sjömätningar pågår mellan Sjöfartsverket, Transportstyrelsens sjöfartsavdelning och Trafikverket. Sjöfartsverket anser att även

lotsning och lotsdispenser bör diskuteras. Sjöfartsverket förutsätter att VTS-rapportering, isbrytningsfrågor och bergtransportfrågor under vintertid diskuteras i det pågående samrådet.

Trafikverkets svar:

Åtgärder för att höja säkerheten för sjöfarten vid de tillfälliga utlastningshamnarna håller för närvarande på att arbetas fram i samråd med Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Räddningstjänsterna, Polisen, Kustbevakningen och Svenska Sjöräddningssällskapet. Som bas för detta arbete har en riskanalys för sjöfarten genomförts.

Under våren 2013 genomförs arbetsmöten mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen där riskreducerande åtgärder för sjöfarten tas fram. Vid dessa möten behandlas frågor rörande utformning av hamnar, utmärkning av farleder, fartbegränsningar, VTS- rapportering, lotsdispenser, vintersjöfart mm. Som grund för detta arbete ligger den riskanalys som Trafikverket arbetar fram under våren 2013.

Följande aktiviteter är planerade:

- Möte med Trafikverk och Sjöfartsverket rörande frågor kring lotsdispenser
- Möte med Trafikverket och Sjöfartsverket rörande frågor kring hamnen i Sätra varv
- Möte med Trafikverket och Sjöfartsverket rörande trafikrapportering, VTS och AIS eller annan form av rapportering
- Möte med Trafikverket och Sjöfartsverket rörande åtgärder för sjöfarten som är resultat av riskanalysen

Sjöfartsverket påpekar att i planeringsarbetet för vintertransporter bör hänsyn tas till rådande förbud mot brytande av is i Prästfjärden dvs. norr om Ridön. Behov av isanvändning för yrkesfiske i detta område bör detaljstuderas genom kontakt med Mälarens Fiskareförbund.

Trafikverkets svar:

Vad gäller slutlig utformning och placering av tillfälliga hamnar, utmärkning av dessa och kompletteringar eller ändringar i utmärkning av farleder för sjöfarten uppmärksammas Trafikverket på att behov av ytterligare åtgärder kan uppstå när systematisk relevant riskanalys har genomförts.

Sjöfartsverket påminner om att hamnens anläggningar inte får sträcka sig så långt ut i farleden att maximalt dimensionerat fartyg, som avses att angöra hamnen, skymmer fyren Sättras vita sektorsljus eller befinner sig i den delen av farleden som täcks av sektorsljuset.

Trafikverkets svar:

Särskilt möte rörande hamnen i Sätra kommer att hållas mellan Trafikverket och Sjöfartsverket rörande denna och andra frågor.

Sjöfartsverket påminner om tidigare framförda önskemål om planriktningar för tillfälliga hamnar i shape-format.

Trafikverkets svar:

Shapefiler levererandes 26 oktober 2012.

1.3 STATENS MARITIMA MUSEER (AKTBILAGA 48)

Statens maritima museer har inga synpunkter rörande tillfällig hamn vid Sätra.

1.4 TRANSPORTSTYRELSEN (AKTBILAGA 50)

Transportstyrelsen noterar att flera av de åtgärder för att höja säkerheten för sjöfarten vid de tillfälliga utlastningshamnarna, som Transportstyrelsen begärt, inte finns upptagna i den bifogade sammanställningen av planerade skyddsåtgärder för Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Trafikverkets svar:

Under våren 2013 genomförs arbetsmöten mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och

Transportstyrelsen där riskreducerande åtgärder för sjöfarten tas fram. Vid dessa möten behandlas frågor rörande utformning av hamnar, utmärkning av farleder, fartbegränsningar, VTS- rapportering, lotsdispenser, vintersjöfart mm. Som grund för detta arbete ligger den riskanalys som Trafikverket arbetar fram under våren 2013.

Följande aktiviteter pågår:

- Möte med Trafikverk och Transportstyrelsen rörande frågor kring lotsdispenser
- Möte med Trafikverket och Transportstyrelsen rörande frågor kring hamnen i Sätra varv
- Möte med Trafikverket och Transportstyrelsen rörande trafikrapportering, VTS och AIS eller annan form av rapportering
- Möte med Trafikverket och Transportstyrelsen rörande åtgärder för sjöfarten som är resultat av riskanalysen

Utifrån dessa aktiviteter kommer åtgärder att tas fram. Exempel på detta är kompletterande utmärkning och förslag på områden med fartbegränsningar. Vidare kommer det att gemensamt tas fram planer i händelse av exempelvis dieselutsläpp.

1.5 NATURVÅRDSVERKET (AKTBILAGA 59)

Ansökans avgränsning: Naturvårdsverket framför synpunkter på uppdelningen av ansökan i olika mål och anser att en mer samlad prövning ska ske. Naturvårdsverket anser att mottagningshamnarna måste redovisas närmare i prövningsunderlaget samt att planerade transportband och krossverksamhet ska ingå i prövningen.

Trafikverkets svar:

Mark- och miljödomstolen har efter muntlig förberedelse beslutat om gemensam handläggning av samtliga mål och en sammanhållen huvudförhandling. Därmed tillgodoses Naturvårdsverkets synpunkter. Eftersom aktbilagering även fortsatt sker i respektive mål ges därmed möjlighet till god ordning och struktur i de olika delfrågornas hantering i rättegången. Samverkande störningar över målgränserna har genomgående beskrivits av Trafikverket i

målen, och kommer så även fortsatta att ske. Möjliga mottagningshamnar beskrivs mer ingående i denna inlaga, se avsnitt A 1 ovan. Trafikverket anser att omfattningen av prövningen av målen ska följa gällande lag och rättspraxis. Trafikverket menar att Trafikverkets indelning av verksamheterna i tillståndssökt verksamhet samt följdverksamhet skett i enlighet med gällande rätt. Därutöver har Trafikverket i målet beskrivit verksamheter även "utanför" följdverksamheterna, såsom krossning och mottagningshamnar. Dessa verksamheter utgör dock därmed inte tillståndssökt verksamheten eller följdverksamhet, enligt de kriterier för avgränsning som gäller enligt gällande rätt. Rimligen kan inte ytterligare krav ställas på omfattningen av den redovisning som Trafikverkets nu ger i målen, genom bl.a. denna inlaga jämte bilagor.

Prövning av ansökan om tillstånd för anläggande och drift av tillfälliga hamnar: Naturvårdsverket gör ingen annan bedömning än Trafikverket och regeringen när det gäller lämpligheten i att inrätta tillfälliga hamnar för transport av massor och byggnadsmaterial sjövägen men vidhåller att anläggandet och driften inte omfattas av regeringens tillåtlighetsprövning. Av regeringens beslut framgår inte på något vis att det skulle ha skett en sådan prövning. Tillåtlighet och lokalisering av hamnverksamheten måste därför prövas enligt miljöbalken i samband med att tillståndsfrågan prövas av mark- och miljödomstolen. Enligt Naturvårdsverkets bedömning avser inte 2 § väglagen tillfälliga hamnar som behövs under byggskedet t.ex. för transport av byggmaterial, överskottsmaterial etc.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hävdar inte att hamnarna innefattats i regeringens tillåtlighetsprövning på annat sätt än att regeringen såsom villkor för tillåtlighet angett att transporter så långt som möjligt ska ske sjövägen och att tillfälliga hamnar ska inrättas för detta syfte. Den vattenverksamhet som krävs för att anlägga hamnarna behövs för att bygga väg, och 11 kap 23 § miljöbalken är därmed tillämplig. Beträffande frågan om hamnarnas lokalisering, se avsnitt 9 ovan. Hamnarnas ekonomiska tillåtlighet och underlaget för prövningen enligt 11 kap 6 § miljöbalken redovisas i ansökan, och dessa uppgifter kan - om så skulle vara erforderligt - utvecklas ytterligare. Trafikverket uppfattar inte att Naturvårdsverket menar att något konkret underlag för prövningen av hamnarna saknas i målet. Om så skulle vara fallet emotses närmare besked.

Vattenverksamhet med koppling till tillfälliga hamnar: Trafikverket har i sitt bemötande av länsstyrelsens krav på dubbla skärmar vid grumlande arbeten i Sätra hänvisat till kontrollprogrammet. Naturvårdsverket anser att villkor som säkerställer att spridning av föroreningarna i Sätra inte sker måste fastställas i den nu aktuella prövningen och inte hänskjuts till tillsynsmyndigheten.

Trafikverkets svar:

Villkorsförslag för byggnads-, anläggnings- och rivningsarbeten av hamnen (villkor 2.2.1) hanterar frågan att kontrollera grumling. Det kontrollprogram som Trafikverket föreslagit i villkorsförslag 2.2.1 ska säkerställa dessa villkor och att ingen spridning sker av föroreningar, oavsett om en eller två skärmar används. Användningen av en eller två skärmar bör kunna anpassas till behov, således en behovsanpassad resursanvändning.

Den bedömning som är beskriven i miljökonsekvensbeskrivningen till tillståndsansökan för hamnen i Sätra konstaterar att viss grumling kan förekomma i anläggningskedet, men med föreslagna skyddsåtgärderna kommer konsekvenserna av grumling bli lokala och därmed små.

Alla faktorer i verksamheten som kan påverka vattenkvaliteten bedöms sammantaget endast medföra mycket små negativa konsekvenser för vattenkvaliteten vid Sättra samt för Mälaren i stort.

Trafikverket vidmakthåller att inga ytterligare villkor bör föreskrivas.

Hamnverksamheten vid utskeppningshamnarna: Naturvårdsverket vidhåller att hamnverksamheten behöver villkorsregleras på ett tydligare sätt än vad Trafikverket yrkat och anser att det är motiverat med villkor som reglerar fartygs maximala bruttodräktighet, maximalt antal fartygsanlöp samt maximal mängd hanterat gods per år i respektive hamn.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar inte Naturvårdsverkets uppfattning. Villkor som är av Naturvårdsverket föreslaget slag riskerar uppenbart att vara för trubbiga, utan att medföra någon motsvarande miljönytta. Begränsningar av bruttodräktighet kan medföra behov av ökat antal transporter, begränsningar av antal fartygsanlöp eller godsmängder kan förlänga produktionstiden och skapa kostsamma produktionsstopp som inte har någon motsvarande miljönytta. Begränsningar av detta slag kan öka antalet vägtransporter, vilket motverkar hamnarnas syfte. Som tidigare redovisats i målet ger hamnens djup och konstruktion naturliga begränsningar för fartygen och i de uppgifter Trafikverket lämnat uppgifter om berg- och materialvolymerna i förhållandena till varje hamn ges uppgifter om produktionsmåttn för verksamheten. De störningar i omgivningen som hamnverksamheten genererar och som domen bör hantera genom lämpliga villkor är i första hand buller. Trafikverket har föreslagit lämpliga villkor för hantering av bullerstörningarna från verksamheten.

Mottagningshamnar – lokalisering och hamnverksamhet: Naturvårdsverket vidhåller att lokaliseringen av mottagningshamnar och vidaretransporterna från dessa till möjliga slutmottagare utgör följdverksamheter enligt 16 kap. 7 § miljöbalken. Ingen av de möjliga mottagningshamnar som redovisas i den masshanteringsplan som bifogats ansökan har, såvitt verket kan se, idag tillstånd som medger en sådan berghantering som projektet förutsätter. Skulle det visa sig att det saknas kapacitet eller juridiska förutsättningar för att ta emot och hantera de uppkomna bergmassorna finns risk att bergmassorna inte kan hanteras på ett miljömässigt godtagbart sätt. Även om det inte blir fråga om att ställa upp villkor i dessa delar måste det i prövningsunderlaget finnas en närmare redovisning av miljökonsekvenserna av verksamheten vid utpekade mottagningshamnar samt åtminstone en översiktlig redovisning av miljökonsekvenserna av vidare transporter därifrån. Utan detta är det inte möjligt att göra en bedömning av verksamhetens samlade miljöpåverkan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar inte Naturvårdsverkets uppfattning om att mottagningshamnar och vidaretransporter från dem utgör följdverksamhet. Dessa hamnar har inte sådant omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten att de är att betrakta som följdverksamhet och att inom ramen för målets prövning inta andra självständigt tillståndspliktiga verksamheter utgör inte en ändamålsenlig avgränsning av målet. Det saknas stöd i lagförarbeten och rättspraxis att utvidga 16 kap 7 § miljöbalken så långt som Naturvårdsverket anser. Trafikverket har ändå givit in material i målet för att redovisa olika scenarier för mottagning av massorna; se avsnitt A 1 ovan.

Idag finns en mottagningshamn (Underås) med tillstånd att ta emot bergmassor från Förbifart Stockholm. Miljökonsekvenser finns beskrivna i deras ansökan. Ytterligare ca 3 hamnar avser att lämna in ansökan enligt Miljöbalken.

Transporter från mottagningshamnarna kan idag ske med fartyg från en av hamnarna (Underås). För de andra tre finns tekniska möjligheter till sjötransport men ännu inga tillstånd.

Hantering av överskottsmassor: Naturvårdsverket anser att bergmassorna är att betrakta som avfall och att domstolen ska pröva bl a mellanlagring och behandling av avfall samt att domen ska innehålla de uppgifter och villkor som anges i 22 kap 25 a § miljöbalken.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hänvisar i sin helhet till svaret i avsnitt A3 ovan. För det fall domstolen skulle dela Naturvårdsverkets uppfattning och ansökan skulle anses sakna bl a uppgifter som behövs för tillämpning av 22 kap 25 a § emotser Trafikverket möjlighet att inkomma med kompletteringar.

Luftburet buller: Naturvårdsverket anser att industribullernormen bör vara utgångspunkt vid formuleringen av villkor. Beträffande villkor för bullernivåer inomhus bör Socialstyrelsens allmänna råd SOSFS 2005:6 vara vägledande. Trafikverket bör redogöra för de angivna kostnadsuppskattningarna och miljönyttan av de redovisade bulleråtgärderna. För det fallet att villkor meddelas som innebär att Trafikverket efter samråd med tillsynsmyndigheten ska få överskrida angivna bullernivåer är det av vikt att det av villkoren framgår att det ska krävas ett formellt beslut från tillsynsmyndigheten innan bullernivåerna från överskridas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hänvisar till tidigare redovisning av skälen för tillämpningen av bullernorm, bl.a. avsnitt 3.1.1.14 i Trafikverkets yttrande 2012-05-31. Det är sammanfattningsvis Naturvårdsverkets allmänna råd för byggbuller som är närmast tillämplig, bl.a. eftersom det inte är fråga om permanent verksamhet samt då tillämpningen av olika normer inom ramen för samma byggprojekt ter sig obefogad. Byggbullernormen har inomhusvärden. Trafikverket har genom de bullerutredningar som presenterats i målet redovisat vilka bullernivåer som verksamheterna medför när det utförs (t.ex. lastning och lossning i hamn), och verksamheterna måste kunna bedrivas inom ramen för de villkor för verksamheten som ges. Trafikverket har i målet redovisat vilka förutsättningar i fråga om arbetstider, etc, som måste finnas för hamnarna för att dessa ska kunna ge avsedd miljönytta i projektet och minimera alternativet lastbilstransporter. Om en "felaktig" bullernorm väljs kan det ge stora konsekvenser för projektets framdrift med transporter via hamnarna. Hamnarnas lokalisering har valts bl a så att ett fåtal fastigheter berörs av buller över norm och det noteras återigen att industribullernormens värden för friluftsområden inte kan paras med de verksamheter som måste bedrivas i hamnarna.

Trafikverket redovisar i avsnitt A4 redovisningar av kostnader för bullerdämpande åtgärder vid källan. I bilaga 1, Bullerskyddsåtgärder med bullerkartor redovisas åtgärder som Trafikverket avser att vidtaga på de mest bullerutsatta fastigheterna.

I fråga om bullret från hamnarna menar Trafikverket att de villkor som domstolen meddelar – enligt Trafikverkets villkorsförslag – ska vara de enda gällande bullervillkoren, och att några ytterligare villkor eller tillstånd inte ska meddelas av tillsynsmyndigheten. Vad Trafikverket

angivit angående samråd och/eller anmälan till tillsynsmyndighet vid arbete utanför ordinarie arbetstid e d, ska således inte gälla beträffande buller från hamnverksamheten. Hamnverksamheten och dess buller ger anledning till en annan hantering, än hanteringen av buller som härrör från tunneldrivningen. Bullervillkorens närmare innebörd och tillämpning för hamnarna redovisas i avsnitt 5 ovan.

2. KOMMUNER, KOMMUNALA BOLAG

2.1 STOCKHOLMS STAD (AKTBILAGA 56)

2.1.1 Kommunstyrelsen konstaterar att Trafikverket och staden är överens om att de närmare tillkoren för projektets genomförande ska regleras i ett genomförandeavtal som avses tecknas och träda i kraft i god tid innan arbetena startar. Stockholms stad har således inget ytterligare att framföra i ärendena utan vidhåller stadens tidigare redovisade uppfattning att Trafikverkets hemställan bör tillstyrkas.

Trafikverkets svar:

Stadens yttrande föranleder inte några synpunkter från Trafikverkets sida.

2.2 STOCKHOLM VATTEN (AKTBILAGA 53)

2.2.1 Stockholm Vatten önskar en mer detaljerad beskrivning av hur dagvatten från hamnområdet kommer att tas om hand för att kunna bedöma eventuell påverkan på vattnet i Mälaren. Det framgår inte klart hur stora de planerade hamnområdena är eller hur farlederna är planerade. Det framgår inte av underlaget vilken verksamhet respektive vilken omfattning som det planeras för eller är möjlig vid t.ex. Vårby oljehamn respektive hamn vid Lövsta återvinningscentral, som båda ligger inom vattenskyddsområdet för Östra Mälaren.

Stockholm Vatten efterfrågar också en översiktlig bild, i form av kartor och/eller principskisser, över de olika vatten som kommer att genereras av utbyggnaden av Förbifart Stockholm (se vidare Grundvattenbortledning 2.5.1).

Samma text gäller även tillfällig hamn på Norra Lovö.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hänvisar till avsnitt 12 ovan.

Hamnområdenas storlek framgår av teknisk beskrivning för respektive hamn, bilaga 1 till Trafikverkets tillståndsansökan 2011-06-17 (dokument OP140800, OP140801 och OP140802). Hamnområdet (land och vatten) på norra Lovö är cirka 30.000 m², Malmviken cirka 35.000 m² och Sättra cirka 7.000 m².

Hur farlederna är planerade framgår av svaret i fråga 1 b) ovan.

Ingen mottagningshamn är planerade vid Vårby oljehamn eller Lövsta.

3. ORGANISATIONER

3.1 NATURSKYDDSFÖRENINGEN I STOCKHOLMS LÄN OCH STOCKHOLMS NATURSKYDDSFÖRENING (AKTBILAGA 54)

Miljö mål: Stockholms naturskyddsförening och Naturskyddsföreningen i Stockholms län vidhåller sin tidigare hållning att byggandet av Förbifart Stockholm strider mot en mängd mål satta av regeringen. Trafikverket borde ha en helhetssyn på Sveriges trafiksatsningar. Det blir då orimligt att satsa så mycket resurser på en enda väg.

Vattenverksamhet: Hamnarna strider mot förutsättningarna för vattenverksamhet (kap 11 § 6 MB) genom sin negativa miljöpåverkan och riskerna och den negativa miljöpåverkan överstiger vida de tveksamma vinsterna med Förbifart Stockholm.

Hushållningsreglerna: Hamnverksamheten strider mot både hushållningsreglerna (kap 3 § 1 MB) och försiktighetsprincipen (2 kap MB).

Riksintressen står mot varandra: Föreningarna anser att Mälaren som riksintresse bör väga tyngre än Förbifart Stockholm och när oförenliga riksintressen står mot varandra ska "företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt" (kap 3 § 10 MB).

Riskerna för Mälaren som (rå)renvattentäkt: Konsekvenserna skulle bli allvarliga om Mälaren förorenas eftersom ingen reservvattentäkt kan täcka Stockholms vattenförsörjning någon längre tid. Riskerna bör beaktas längs hela Mälärsträckningen under såväl bygg- som driftfas. Föreningarna ifrågasätter riskberäkningen/bedömningen enligt miljökonsekvensbeskrivningen. Mälaren uppnår i dagsläget inte miljö kvalitetsnormen för god kemisk status. Att då öka riskerna för föroreningar är inte förenligt med EG-direktivet för vatten (2006/60/EG).

Påverkan på naturen: Föreningarna bedömer att påverkan på naturen kommer att bli omfattande, både på kort och på lång sikt. Det finns naturvärden som är oersättliga inom en snar framtid t.ex. gamla träd.

Buller och rekreativvärden: Viktiga rekreativområden, bl.a. två naturreservat, kommer att bli bullerstörda under den cirka 10 år långa byggperioden vilket strider mot miljömål om att bevara tysta områden i Stockholms gröna kilar. Det finns risk att folk inte ser sitt närmaste naturreservat som en naturlig rekreativmöjlighet om den inte har kunnat utnyttjas på flera år.

Föreningarna delar Naturvårdsverkets bedömning att hamnverksamheten inte kan anses vara av tillfällig karaktär och att riktlinjerna för externt industribuller bör användas. Det är bättre med lägre bullernivåer även om byggtiden förlängs.

Samtliga hamnar är lokaliserade i områden som ingår i Stockholms gröna kilar. Hamnverksamheten kommer att sprida buller där vilket strider mot länsstyrelsens miljömål att "Tystnaden (frånvaro av buller) i Stockholms gröna kilar upprätthålls i minst rådande omfattning".

Ytterligare utredningar: Ytterligare utredningar behövs bl.a. om vad som händer om Mälaren förorenas kraftigt.

Trafikverkets svar:

De uppfattningar som föreningarna framför avser huvudsakligen argumentation mot byggandet av Förbifart Stockholm och endast i begränsad omfattning synpunkter avseende de tillståndsansökningar i mark – och miljödomstolen som avser hamnarna. Trafikverket har på annan plats bemött den kritik som har avseende på ansökningarna i mål M 3342-11, M 3343-11 och M 3345-11. Således har Trafikverket i ansökan jämte kompletteringar redovisat hamnarnas förenlighet med miljöbalkens bestämmelser och Mälarens vattenskyddsföreskrifter, etc.

3.2 NEJ TILL VÄSTERLEDEN (AKTBILAGA 83)

Nej till Västerleden anser inte att något tillstånd eller dispens ska ges och att tio år är en för lång tid för att verksamheten ska kunna anses som tillfällig.

Trafikverkets svar:

Trafikverket vidhåller yrkandena i målet om tillstånd och dispens. De tillstånd som söks för hamnarna avser ej permanenta verksamheter. Verksamheterna ska dessutom bedrivas av miljöskäl, som tidigare framhållits.

Nej till Västerledens synpunkter på skrivelsen från Länsstyrelsen i Stockholms län

Tillfälliga bergupplag (3.1.1.2) : Var tänker sig Trafikverket att "tillfälliga bergupplag" ska finnas i Sättra naturreservat, hur många m³ och var?

Trafikverkets svar:

Inga bergupplag förekommer inom hamnområdet. På etableringsområdet i anslutning till hamnområdet finns ett upplag om ca 500 m² som rymmer ca 2000 ton bergmassor.

Sättra hamn (3.1.1.3): Om arbetsplanen fastställs med Sättra varv som påslagstunnel och utskeppningshamn ska detta villkoras med att Sättra naturreservat kompenseras med utvidgning med Bredäng Camping, skogspartier och bergssluttningen söder därom, skogspartiet söder/sydväst om Skärholmens gård och längs stranden mot Johannedal.

Trafikverkets svar:

Kompensationsåtgärder med avseende på markianspråktaganden med vägrätt bedöms inte inom ramen för detta mål. Trafikverket har tidigare redovisat förutsättningarna för kompensationsåtgärder med avseende på anspråktaganden som ske med stöd av väglagen (avsnitt 3.1.1.4 i Trafikverkets yttrande 2012-05-31 för Norra Lovö).

Trafikverket måste åläggas att ha beredskap och skyldighet att skaffa en ersättningsplats för upplägning och kajer för hela båtverksamheten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har tillsammans med tillsynsmyndigheten tittat på lämpliga skydds- och kompensationsåtgärder för natur och rekreationsvärden inom berörda reservat för Förbifart Stockholm. Trafikverkets åtaganden redovisas i bilaga 5, Åtgärder inom berörda reservat.

Miljöpåverkan (3.1.1.5): Föreningen anser inte att de planerade verksamheten vid Sättra varv är förening med platsens status som naturreservat med tanke på verksamhetens omfattning och den långa byggtiden. Länsstyrelsen har i sitt yttrande över arbetsplanen kraftigt underskattat projektets miljöpåverkan och länsstyrelsens uttalande om behovet av Förbifart Stockholm för regionens utveckling saknar relevans.

Trafikverkets svar:

I samband med antagande av reservatsföreskrifterna uttalades uttryckligen att förslaget till naturreservat godkändes under förutsättning att Förbifart Stockholm kan genomföras. Den hamnverksamhet som under begränsad tid ska bedrivas på en kant i reservatet påverkar inte reservatets status i någon betydande omfattning.

Sprängmedel (3.1.1.6): Föreningen hoppas att farligt gods, sprängmedel, inte ska hanteras i hamnarna.

Trafikverkets svar:

Farligt gods, inklusive spräng- och tändmedel, kommer inte att hanteras inom hamnområdet utan endast att passera igenom.

Karta (3.1.1.8): Kartan över verksamheten vid Sättra varv måste visa verkligheten såsom den är tänkt att bedrivas och dess miljökonsekvenser bedömas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket redovisar vilka byggåtgärder som kommer att bedrivas inom Sättrareservatet och andra reservat i handlingen, bilaga 5 Åtgärder inom berörda reservat. Verksamheterna inom hamnområdet redovisas även i den tekniska beskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen till Trafikverkets ansökan.

Lagring av bergmassor (3.1.1.8): Föreningen anser att Trafiksäkerhetsverkets svar att inga bergmassor kommer att lagras inom hamnområdet inte är trovärdigt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har inga andra uppgifter eller planer än de som redovisats.

Verksamhetens start (3.1.1.11): Ingen verksamhet ska påbörjas innan allt är beviljat i alla instanser.

Trafikverkets svar:

Arbetsplanen kommer att vinna laga kraft innan de tillståndspliktiga arbetena får påbörjas. Av det tungt vägande skäl som redovisas på annan plats hemställer Trafikverket att, i enlighet med det lagstöd som finns för verkställighetsförordnande, få påbörja arbetena även om tillståndsdomen överklagas. Eftersom fastställd arbetsplan kommer att föreligga när dom meddelas är det inte sannolikt att meddelade tillståndsbeslut kommer att rivas upp.

Ang. Byggtidens längd: Föreningen anser att byggverksamheten bör kunna begränsas till fem år plus ett års tid för återställning.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har redovisat den tid som bedöms rimlig. Någon kortare byggtid är inte realistisk.

Bullernorm (3.1.1.15): Om verksamheten får tillåtelse bör tiden begränsas enligt ovan och intrånget i naturreservatet kompenseras. Föreningen frågar om ridverksamheten alls kommer att kunna pågå under byggtiden.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har redovisat den tid som bedömts rimlig med hänsyn till det transportarbete som är avsett att genomföras. Trafikverket har i samråd med tillsynsmyndigheten tagit fram ett antal skydds- och kompensationsåtgärder för reservatet. Av de föreslagna åtgärderna åtar sig Trafikverket att genomföra ett antal av dessa. Dessa redovisas i bilaga 5 Åtgärder inom berörda reservat. Ridverksamheten kommer att påverkas av buller och vibrationer från projektet, men bedöms kunna fortgå i huvudsaklig omfattning. Rutin tas fram i samarbete med ridverksamheten så att sprängningsarbeten för tunneldrivningen och liknande kommer att kunna förutses och planeras för i verksamheten. Trafikverket kommer i samråd med markägare att tillse att rid- och gångvägar finns tillgängliga så att passager i området kan ske på ett säkert sätt.

Nej till Västerledens synpunkter på skrivelsen från Stockholms stad

Sätra hamn (3.2.1.1): Gissningsvis tänker kommunen på båthamnen och båtuppläggningsen, hur den ska kunna kombineras med Förbifart Stockholm-projektet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer genom avtal med kommunen att reglera hur verksamheten fortsatt kan bedrivas vid sidan om hamnverksamheten för Förbifart Stockholm. Avsikten är att verksamheten i småbåtshamnen ska kunna bedrivas normalt med någon mindre inskränkning.

Kulvert (3.2.1.2): Det är inte självklart önskvärt att ta bort kulverten över Sätraån och som kompensation är det futtigt. Det finns dessutom en vattendom sedan 10 år för Sätraån och Skärholmsbäcken.

Trafikverkets svar:

Förslaget att ta bort kulverten över Sätraån har utgått. Aktuella åtgärder redovisas i PM Åtgärder inom berörda reservat.

Buller (3.2.1.3): Föreningen anser att det är märkligt att Stockholms stad inte tycks bekymra sig för vad som kan hända med den av kommunen nybyggda ridanläggningen. Stadens intresse för att skydda naturreservatet förefaller förstrött.

Trafikverkets svar:

Se ovan angående åtgärder för ridanläggningen och angående intrånget i naturreservatet jämte kompensationsåtgärder för detta.

Nej till Västerledens synpunkter angående ideella föreningar

Talerätt: Föreningen anser att Trafikverket har de handlingar som krävs för att bedöma om föreningen har talerätt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket gör ingen bedömning av föreningens talerätt, utan överlämnar till domstolen att pröva talerätsfrågan.

Riksintresse (3.3.11): Föreningen anser att även om E4 är ett riksintresse så innebär det inte att vägen måste gå just i tunnel från Kungens kurva till Häggvik.

Trafikverkets svar:

Frågan är hänförlig till arbetsplanprövningen. Tunnelns sträckning omfattas av regeringens tillåtlighetsbeslut.

3.3 ARBETSGRUPPEN RÄDDA GRIMSTASKOGEN, ARG, (AKTBIL. 55)

Se Trafikverkets svar under byggande och drift av tillfällig hamn Norra Lovö

4. SAKÄGARE OCH ANDRA INTRESSETER

4.1 Fastighetsägare (AKTBILAGA 49)

Anser att arbeten med byggande och drift och rivning av den tillfälliga hamnen vid Sättra medför att riktvärden för buller överskrids. Olika åtgärder för att begränsa buller vid "källan" bör utredas, bl.a. placering av bullerskärmar och eller alternativt att bergkross placeras nere i arbetstunneln.

Trafikverkets svar:

Fastigheterna kommer att beröras av överskridanden av buller under den tid om ca 3 månader då anläggningsarbetena pågår för byggande av den tillfälliga hamnen samt under tiden för drift av den tillfälliga hamnen. På grund av dessa planerade, bulleralstrande arbeten upptas fastigheten som sakägare för kap. 11 miljöbalken, mål 3345:11, se bilaga 8 Tillommande sakägare.

För arbeten under drifttiden med lastning av berg tillämpas mätning och redovisning av ekvivalenta bullernivåer. Åtgärder som presenterades i PM Bullerskyddsåtgärder för hamnar (0N100013) 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. Utredning med byggnadstekniska lösningar med redovisade effekter redovisas i "PM bullerskyddsåtgärder hamnar", bilaga 1.

På grund av att de åtgärder som kan komma att vidtas vid bullerkällan ger så marginell effekt för bullernivåerna kommer Trafikverket kvarstå med erbjudandet att erbjuda fastighetsanknutna åtgärder för de fastigheter där riktvärdena för natt kan riskera att överskridas. Om åtgärder genomförs på fastighetsägarens byggnader så skyddar dessa även mot buller från arbeten i vatten som inte går att avgränsa. På så sätt kan en synergieffekt erhållas. Det är därför rekommenderat att åtgärderna är utförda i god tid innan hamnen börjar byggas.

Bergkrossanläggningen kommer att placeras under jord i Sätra. Under den tid som arbetstunneln sprängs ut kommer massor att transporteras bort med lastbil, ingen krossning av berg kommer att utföras ovan jord.

Justering av och tillägg till yrkande och villkorsförslag: Andersson och Hallman anser att Trafikverket redan i ansökan bör redovisa tekniska lösningar på hur man genom byggnadstekniska åtgärder kan uppnå de gränsvärden för buller som gäller. De anser att Trafikverket bör utreda om en bullerskärm utanför utlastningskajen skulle kunna hindra att buller sprids över vattnet till Kungshatt. De anser vidare att normerna för industribuller bör tillämpas eftersom arbetena inte är av tillfällig karaktär.

Trafikverkets svar:

Förslag med bullerskärm på vattnet utanför utlastningskajen har beaktats men kan inte genomföras då Sjöfartsverket och Transportstyrelsen inte godtar anordningar i vattnet som tangerar farleden.

Trafikverket hänvisar till valet av tillämplig bullernorm i Trafikverkets yttrande 2012-05-31 bl a avsnitt 3.1.4.12. Vilka bullerskyddsåtgärder som avses att vidtas redovisas ovan i avsnitt 4

Trafikverket bör redovisa hur man i ett initialt skede, innan arbetstunneln är byggd, avser att lösa problemet med att ta hand om buller vid källan.

Trafikverkets svar:

För den typen av arbetet kommer det att hanteras i enlighet med NFS 2004:15 Byggbuller och enligt kontrollprogram som följs upp av tillsynsmyndigheten.

Se även nedan under avsnitt C.

4.2 Fastighetsägare (AKTBILAGA 449 I MÅL M 3346-11)

Tillstånd och dispenser: Begär att dispens från reservatsföreskrifterna (Sätmaskogen) inte ska få tas i anspråk innan dom vunnit laga kraft.

Trafikverkets svar:

Arbetsplanen kommer att vinna laga kraft innan de tillståndspliktiga arbetena får påbörjas. Av de tungt vägande skäl som redovisas bl a i ansökan avsnitt 21 och ytterligare utvecklas i Trafikverkets yttrande i grundvattenbortledningsmålet hemställer Trafikverket att, i enlighet med det lagstöd som finns för verkställighetsförordnande, få påbörja arbetena även om tillståndsdomen överklagas. Eftersom fastställd arbetsplan kommer att föreligga när dom meddelas i tillståndsmålen är det inte sannolikt att meddelade tillståndsbeslut kommer att rivas upp

Buller: Den tid, som bullerskapande åtgärder kan pågå, får inte utökas med motivering att det annars blir dyrare och byggtiden förlängs. Det är inte lätt att evakuera boende i området.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets överväganden i fråga om tider och kostnader sker med stöd av miljöbalkens bestämmelse om rimlighetsöverväganden. Trafikverket ser ett värde i att arbetet får bedrivas med sådan effektivitet att inte störningstiden oskäligt förlängs, utan att området får återgå till sin tidigare status så snart det är möjligt.

Lång byggtid: Lång byggtid innebär i praktiken permanent tillstånd för rekreationsområdet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar inte uppfattningen att ett permanent tillstånd sökes.

BYGGANDE OCH DRIFT AV TILLFÄLLIG HAMN VID MALMVIKEN

1. STATLIGA MYNDIGHETER

1.1 LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN (AKTBILAGA 102)

Dricksvattenskydd. Med de försiktighetsmått som Trafikverket åtagit sig att genomföra i hamnarna och i farleden, de miljökrav som kommer att ställas på de transporterande fartygen samt åtgärder för att öka säkerheten för råvattenförsörjningen av Lovö vattenverk bedömer Länsstyrelsen att risken för vattenförorening inom vattenskyddsområdet har begränsats så att en tillfällig hamn i Malmviken bör kunna accepteras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar Länsstyrelsens synpunkter och uppfattar att dessa i huvudsak är förenliga med Trafikverkets ansökan.

1.2 STATENS FASTIGHETSVERK (SFV) (AKTBILAGA 56)

SFV anser att det är angeläget att SFV får medverka i samarbetet om ytterligare skyddsåtgärder för att minimera intrång och störningar vid Malmviken på Lovö. Det är angeläget att en återställningsplan tas fram och att alla gränser för arbetsområden sätta ut tillsammans med SFV.

Väghållningsmyndigheten kommer att ge jordbruksarrendatorer kompensation och ersättning för mark som tas i anspråk och skador. Vid bestående skador ska även SFV ersättas.

SFV anser att ett kontrollprogram måste omfatta påverkan på både jordbruksmark och skogsmark.

Arbetet med att sätta ut hamnområdet bör ske i samråd med SFV, som också vill ta del av återställningsplan innan arbetet med återställning påbörjas.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att upprätta återställningsplaner för alla markområden som tas i anspråk under byggtiden. Gränser för arbetsområden kommer att sättas ut i samråd med markägaren, utgångspunkt för detta arbete kommer att vara att begränsa intrång och skada så långt det är möjligt.

I samarbete med andra myndigheter har Trafikverket utarbetat ett antal beräkningsprinciper för reglering av intrång och skada på jordbruks- och skogsmark. Jordbruksnormen och skogsnormen, dessa metoder är allmänt vedertagna och används för att beräkna skador och intrång i samband med byggande av väg. Övriga skador betraktar Trafikverket som oförutsedda skador. Redovisade skaderegleringsprinciper kommer även att – om möjligt – tillämpas för oförutsedda skador.

Trafikverkets inställning är dock att det sannolikt inte är motiverat att ta fram en modell för att kontrollera och ersätta skador på skog, som tidig avverkning, på Lovö inom denna

tillståndsansökan. Den skog som bli berörd av arbetsplanen för Förbifart Stockholm kommer att ingå i den reservatsbildning som pågår på Lovö. Den berörda skogen kommer att ställas om från produktionsskog till naturskog. Ersättning till markägaren för ekonomiska värden kommer att ske inom ramen för reservatsbildningsprocessen.

2. KOMMUNER, KOMMUNALA BOLAG

2.1 EKERÖ KOMMUN, MILJÖNÄMNDEN

Ekerö kommun vill återigen framhålla skyddsvärdet av dricksvattentäkten Östra mälaren och förutsätter att alla föreslagna skyddsåtgärder för vattenskyddsområdet vidtas och att en noggrann uppföljning sker genom kontrollprogram. Dessa ska avse såväl skyddsåtgärder för de tillfälliga hamnarna, åtgärder för att säkerställa trygga farleder samt miljökrav på fartyg och dess transporter. Kommunen förutsätter vidare att om vattenkvaliteten vid något av de mindre enskilda vattenintagen försämras på grund av verksamheten vid någon av de tillfälliga hamnarna måste åtgärder vidtas.

För att minska bullerpåverkan i omgivningen för bostäder och det rörliga friluftslivet anser kommunen även att krossning av bergmassor bör göras under jord i arbetstunneln.

Trafikverkets svar:

Trafikverket delar kommunens uppfattning i fråga om Östra Mälarens skyddsvärde, varför ett flertal skyddsåtgärder och försiktighetsmått föreslås.

I fråga om krossning av bergmassor hänvisas till svar till fråga 4 c) ovan.

2.2 STOCKHOLM VATTEN, (AKTBILAGA 63)

2.2.1 Stockholm Vatten tycker att det är mycket olämpligt att placera en hamn i Malmviken, uppströms råvattenintaget till Lovö reningsverk. Efter genomförda nämnda skyddsåtgärder och om hänsyn tas till de krav som bolaget kommer att ställa på de fartyg som kommer att trafikera de tillfälliga hamnarna kommer risknivån dock att bli lägre.

2.2.2 Stockholm Vatten önskar bästa möjliga förebyggande åtgärder för att undvika läckage av olja och andra föroreningar från bulkfartygen bör vidtas (dubbelbottnade bulkfartyg bör övervägas). Bolaget önskar vidare en mer detaljerad beskrivning av hur dagvatten från hamnområdet kommer att tas om hand. Förebyggande åtgärder mot uppgrumling av sediment i hamnområden och sjötransporter som riskerar att nå vattenverkens vattenintag bör vidtas.

Stockholm Vatten önskar en översiktlig bild (kartor och/eller principskisser) över de vatten som kommer att trafikeras av utbyggnaden av Förbifart Stockholm och hur de kan påverkas.

Trafikverkets svar:

Av de skäl som redovisas menar Trafikverket att hamnläget i Malmviken sammantaget är det lämpligaste och att riskerna kan hanteras på ett fullgott sätt. En av de verkningsfulla skyddsåtgärder som Trafikverket åtagit sig är flyttningen av råvattenintaget.

Krav på dubbla skrov är inte aktuellt. Sådana fartyg används vid transport av petroleumprodukter eller liknande. Tillgången till sådana fartyg lämpliga för bergtransporter är närmast obefintlig. Bergmassorna som lastas i fartygen ligger inte direkt mot fartygsskrovet

utan i ett separat lastrum/box. Vid transport av bergmassor kommer inga oljeprodukter att fraktas utöver det bränsle som krävs för fartygets framförande. Trafikverket hänvisar till vad som anförts ovan angående lämpligheten av eventuella villkor i dom i dessa avseenden.

Vid arbete i vatten kommer skyddsåtgärder att vidtas som t ex siltgardiner alternativt luftbubbelridåer. Beräkningar som är genomföra för Malmviken se Strömningsberäkningar, bilaga 6 till MKB i tillståndsansökan Malmviken för att belysa strömningsmönster och omsättningstid samt att belysa risken med verksamheten omkring placering av en tillfällig hamn i Malmviken. Slutsatsen är att risken är låg för att få uppslammat material mot råvattenintaget. I och med att Trafikverket erbjudit att finansiera en förlängning av befintligt råvattenintag så är risken ytterligare reducerad.

I svaret till fråga 1 a beskrivs hur sjöfarten kommer att bedrivas. I figur 1 visas ett sjökortsutdrag över trafikerade vatten.

Beträffande hanteringen av dagvatten inom hamnområdet, se avsnitt 12 ovan.

3 ORGANISATIONER

3.1 FÖRENINGEN RÄDDA LOVÖ (AKTBILAGA 66)

Allmänna synpunkter: Föreningen anser att Trafikverket har ansvaret för att visa att den planerade verksamheten uppfyller kraven såväl i miljöbalken som i gällande EU-direktiv, miljökvalitetsnormer och bestämmelser för buller mm. Av avgörande vikt är det att påvisa och motverka riskerna för förorening av Mälaren som dricksvattentäkt.

Trafikverkets svar:

Trafikverket anser att verkets ansökningar uppfyller miljöbalkens och övriga regelverks samtliga krav för att kunna bifallas.

Skyddsåtgärder och försiktighetsprincipen (3.3.4.1-5): Föreningen hävdar dels att de planerade skyddsåtgärderna är otillräckliga för att, med den säkerhet försiktighetsprincipen kräver, eliminera riskerna för att Mälarens vatten förorenas och för att, med samma säkerhet, uppfylla kraven i Skyddsföreskrifternas §§ 1, 4, 8, och 11 vilka enligt föreningen är tillämpliga. Föreningen yrkar att, vid bifall av Trafiksäkerhetsverkets ansökan, domstolen ställer som villkor att Trafikverket eller dess underentreprenörer inte får transportera, förvara eller på annat sätt hantera hälso- och miljöfarliga ämnen inom hamn- och arbetsområdet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket anser att verkets ansökningar uppfyller alla krav på verksamheterna samt de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som behöver vidtas.

Föreningen vidhåller att vissa planerade verksamheter innebär risker som avses i Skyddsföreskrifternas § 1 för föroreningar av vattnet inom vattenskyddsområdet. Föreningen yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att, innan målet avgörs, lägga fram tillräcklig och godtagbar dokumentation som visar hur Trafikverket och dess underentreprenörer ska förhindra att stendamm, partiklar mm. hamnar i dricksvattentäkten. Föreningen yrkar att domstolen ska förelägga Trafikverket att redovisa:

- Var och hur spolningen ska utföras och på vilket sätt de komponenter i spränggaserna och det stendamm som vidhäftar det krossade berget ska tas om hand, både det som spolats loss och det som efter spolningen sitter kvar på krossade bitar.
- Efterbehandlingsanläggningens behandlingskapacitet och dimensioner samt hur och var de partiklar och i spolvattnet lösta föroreningar ska avskiljas från vattnet.
- Vad som händer med de föroreningar som inte lossnar från de krossade bergmassorna vid avspolningen och hur de ska förhindras att förorena Mälaren.
- Hur spill- och dagvatten från de olika arbets-, upplags- och uppställningsplatserna ska tas om hands vid kraftigt regn under en "max-timme"/"maxdygn".
- Vart vattnet vid ev bräddning tar vägen och vad det i värsta fall kan innehålla.
- Hur de avskilda föroreningarna ska oskadliggöras.

Trafikverkets svar:

Punkt 1: Spolning av bergmassorna sker i samband med krossningen. Spolvattnet samlas i en pumpgrop som även fungerar som grovsedimentering. Från pumpgropen pumpas vattnet till vattenbehandlingsanläggningen där oljeavskiljning och ytterligare sedimentering sker. Därefter pumpas vattnet vidare till kommunalt reningsverk.

Punkt 2, 4, 5: se svar A 12

Punkt 3,6: Se bilaga 4, Stendamm – påverkan på växter och djur.

Försiktighetsprincipen: Försiktighetsprincipen måste tillämpas strikt av hänsyn till dricksvattenförsörjningen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket menar att försiktighetsprincipen iakttas.

Helhetsgrepp: Föreningen hemställer i likhet med Naturvårdsverket att domstolen tar ett helhetsgrepp på de fyra målen och sammanväger de negativa påverkningarna på Mälarens vattenkvalitet som projektet och andra pågående eller aviserade projekt kan ha.

Trafikverkets svar:

Trafikverket anser att ansökningarna och målens gemensamma handläggning medför att sammantagen effekt av störningar och påverkan kan bedömas.

Hanteringskedjan: Föreningen yrkar vidare att domstolen förelägger Trafikverket att redogöra för hela hanteringskedjan från tunnelsprängning till omhändertagande och förvaring av krossade bergmassor i avvaktan på återanvändning och transport till slutstation.

Trafikverkets svar:

Trafikverket anser att ansökningarna redogör för hanteringskedjan med de rimlighets- och lämplighetsavgränsningar som anges i gällande lag och rättspraxis.

Förorening vid vattenintag: Föreningen yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att lämna en fullständig redogörelse för hur det ska förhindras att Mälarens vatten och Lovöverkets vattenintag förorenas av stendamm och partiklar samt att Trafikverket, tillsammans med andra aktörer, ska lämna en redogörelse för andra nu kända större projekt som är beslutade eller planeras genomföras samtidigt med det planerade byggandet av Förbifart Stockholm som kan medföra risk för

uppgrumling eller annan negativ påverkan på vattenkvaliteten i Mälaren. Se bilaga 4, PM Stendamm – påverkan på växter och djur.

Tillfällig hamn i Malmviken: Föreningen yrkar att domstolen respekterar dels Stockholm Vattens avstyrkande av att en tillfällig hamn lokaliseras i Malmviken, dels Naturvårdsverkets begäran att domstolen ska förelägga Trafikverket att förtydliga och komplettera sin ansökan på ett antal för miljö- och hälsoskyddet viktiga punkter.

Konsekvenserna av bergmassehanteringen inom ”damningsräckhåll” till Mälaren måste ingå i tillståndsprövningen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har i målet redovisat hanteringen av bergmassor och åtgärder mot damning i avsnitt A 6.

Krossning: Föreningen undrar varför man måste krossa bergmassorna i så små stycken.

Trafikverkets svar:

Krossning av bergmassor ner till 0 -150 mm görs för att möjliggöra bandtransport från arbetstunnel till hamna.

Damning: Den schematiska bilden som Trafikverket presenterat vid överläggningarna visar en hög krossmassor som är en damningskälla.

Trafikverkets svar:

Bergmassorna kommer i samband med krossning att vattenbegjutas delvis för att undvika damning. Eventuellt kommer mellanlager att vid behov vattenbegjutas för att förhindra damning.

Föreningen vill att Trafikverket tydligare redovisar sina planer på vart massorna ska transporteras. Arbetena kan knappast inledas förrän miljöprövningen i de mottagande hamnarna och den vidare hanteringen därifrån är klar. Föreningen står fast vid sitt krav att hela transportkedjan i och i anslutning till Mälaren måste ingå i tillståndsprövningen.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets avgränsning av tillståndsansökningarna jämte följdverksamheter är i enlighet med gällande lag och rättspraxis.

3.2 ARBETSGRUPPEN RÄDDA GRIMSTASKOGEN, ARG, (AKTBIL. 65)

Se Trafikverkets svar under byggande och drift av tillfällig hamn norra Lovö

4. SAKÄGARE OCH ANDRA INTRESSEENTER

4.1 Fastighetsägare (AKTBILAGA 59)

Fastighetsägaren yrkar att mark- och miljödomstolen ålägger Trafikverket att vidta mer omfattande åtgärder än planerat för bullerbekämpning vid hamnen i Malmviken, att

domstolen ålägger Trafikverket att ompröva lokaliseringsbeslutet för provisoriska hamnar vad gäller hamnen i Malmviken/Malmvikssjön samt att Trafikverket betalar ersättning för en fritidsfastighet som blivit obrukbar. Fritidsfastigheten ligger idag unikt avskilt, fridfullt och tyst med egen sandstrand och eget vattenområde samt egen brygga. Han ifrågasätter Trafikverkets bullerberäkningar och anser att lastning måste ske slutet. Han delar Föreningen Rädda Lovös bedömning av risker för fartygsolyckor och påtalar att vattnet i sjön kan bli obrukbart för hushållsändamål. Trafikverkets erbjudande om bullerskydd och fönster kommer inte att hjälpa, särskilt som ett av husen är oisolerat och utrustat med en glasad veranda.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets utredning visar vilka bullerdämpande åtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga, jfr 2 kap 7 § miljöbalken. Dessa åtgärder redovisas i avsnitt 4 ovan. Trafikverket har genomfört fasadisoleringsmätningar på fastighetens byggnader. Enligt dessa mätningar beräknas riktvärden inomhus innehållas för samtliga bostadsrum.

Beräkningarna är baserade på en gemensam nordisk modell för beräkning av externt industribuller, DAL32 ("Environmental noise from industrial plants. General prediction method" Lydtekniskt laboratorium, report nr 32, Lyngby, Danmark 1982). Beräkningarna är utförda i oktavband (63-8000 Hz) och avser ett så kallat "medvindsfall", dvs. vindriktning från källa till mottagare ($\pm 45^\circ$). Alla beräkningarna har utförts i beräkningsprogrammet SoundPLAN v7.1 där beräkningsmodellen finns implementerad. Beräkningsnoggrannheten bedöms ligga inom intervallet ± 2 dBA. Beräkningsmodellen tar hänsyn till terräng, byggnader samt markens reflekterande egenskaper. För vatten- samt etableringsområdet har hård mark antagits, resterande mjuk. Beräkningshöjd är 2m över mark.

Lastningen sker slutet så tillvida att transportbandet är inbyggt och berget tappas i lastrummet via en strumpa eller gummidamask. Bergflödet kan inte vara slutet de sista metrarna från det att det lämnar strumpan till dess det hamnar i fartygets rastrum.

Trafikverket menar att hamnens lokalisering i Malmviken är den sammantaget lämpligaste platsen för verksamheten av de skäl Trafikverket redovisat i målet. Frågan om eventuell ersättning för värdeminskning på fastigheten på grund av bullerstörningarna avgörs ej i ansökningsmålen.

Trafikverket menar att verksamheten är förenlig med skyddsföreskrifterna för Mälarens vatten.

BYGGANDE OCH DRIFT AV TILLFÄLLIG HAMN VID NORRA LOVÖ (M 3342-11)

1. STATLIGA MYNDIGHETER

1.1 LÄNSSTYRELSEN I STOCKHOLMS LÄN (AKTBILAGA 102)

Natur, kultur- och boendemiljö. Länsstyrelsen konstaterar att Trafikverket har ändrat läget för arbetstunneln på Norra Lovö så att den negativa inverkan på det rörliga friluftslivet begränsas. Länsstyrelsen bedömer att den aktuella förändringen sammantaget är godtagbar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kompenserar intrånget på naturmark vid etableringen på Norra Lovö och genom att bekosta ett antal skadebegränsande åtgärder för de som brukar området i störst omfattning. Scoutstugan som ligger i skogsområdet för den kommande hamnen flyttas till en likvärdig lokalisering i skogsområdet Norr om Lovö vattenverk, En ridstig som delvis ligger inom kommande entreprenadyta stängs under byggtiden. En ny sträckning om ca 800 m förläggs på Hogsta 4:1 enligt förslag från markägaren (samrått med arrendator) och stallägarna, sträckan kommer att binda ihop ridvägarna på ett sätt så att tillgängligheten och säkerheten ökar för de ridande. Den nya ridvägen förbättrar säkerheten för ridande som inte längre behöver rida på den ganska smala Lambaruddsvägen.

1.2 FÖRSVARETS RADIOANSTALT (FRA) (AKTBILAGA 57)

FRA motsätter sig inte att tillstånd ges för byggande och drift av tillfällig hamn på Norra Lovö under förutsättning att tillståndet villkoras så att vägtransporter inte planläggs så att de huvudsakligen sker på Rörbyvägen, som går genom FRA:s anläggning. FRA anser att det är olämpligt ur ett försvarsperspektiv att planlägga för vägtransporter genom riksintresset eftersom det skulle innebära en onödig exponering av FRA:s anläggning och den sekretessbelagda verksamhet som bedrivs inom området. För de fall transporter regelmässigt måste ske på Rörbyvägen begär FRA att Trafikverket åläggs att ersätta FRA för ökade bevakningskostnader samt öka trafiksäkerheten på vägen. Vid FRA arbetar 700 personer på anläggningar som ligger på båda sidor om vägen. Personal och fordon rör sig frekvent i tjänsten mellan de båda sidorna och årligen sker olyckor, särskilt vintertid.

Sådana trafiksäkerhetsåtgärder som FRA begär är att bredda Rörbyvägen, anlägga separat gång- och cykelbana läng Rörbyvägen, sätta upp belysning och väghinder längs Rörbyvägen, sänka hastigheten på Rörbyvägen i anslutning till FRA:s anläggning till 30 km/tim, uppföra gångbro över Rörbyvägen alternativt installera trafikljus vid det obebakade övergångsstället samt installera trafikljus i korsningen Rörbyvägen – Ekerövägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hänvisar till sitt yttrande 2012-09-17 (aktbilaga 97 i mål M 3342-11). Trafikverket menar att trafik på Rörbyvägen inte är att betrakta som följdverksamhet till hamnverksamheten. Trafikverket är ändå sammanfattningsvis berett att verka för att andra vägar väljs där så är möjligt, men kan inte hindra trafik på allmän väg. Trafikverket konstaterar att hamnen på Norra Lovö medför att transporterna för Förbifart Stockholm på Rörbyvägen minskas, i jämförelse med situationen utan hamn. En dialog förs mellan Trafikverket och FRA angående vilka åtgärder som kan vidtas för att förbättra FRA:s situation. För närvarande tas en konsekvensanalys fram, varefter möjligheter till konkreta åtgärder till nytta för FRA kommer att övervägas.

2. ORGANISATIONER

2.1 ARBETSGRUPPEN RÄDDA GRIMSTASKOGEN, ARG, (AKTBIL. 92)

ARG redovisar fyra aspekter som rör Mälarens vatten som ARG inte anser har kommit fram i Trafikverkets ansökningar:

- Lambarfjärdens känslighet (hydrologi) särskilt vad avser vattenomsättning, varierande strömriktningar och vattentemperatur, nedfall av stendammspartiklar, fartygsrörelser och vilka hamnar och farleder som kommer att användas.
- Grumling och farliga ämnen.
- Lambarfjärdens betydelse för fisklivet

Trafikverkets svar:

Möjliga mottagningshamnar redovisas i punkt A 1 och damning redovisas i A 6.

Påverkan på Grimstaskogens naturreservat beskrivs i bilaga 5, Påverkan på naturreservat.

Påverkan från stendamm beskrivs i bilaga 4, Stendam.

Trafikverket har i MKB vattenverksamhet avseende tillståndsansökan för tillfällig hamn Norra Lovö beskrivit påverkan på Lambarfjärden på följande sätt:

Viss grumling av vattnet kan förekomma i anläggningsskedet, både via dagvatten från hamnplan samt genom uppgrumling av bottensediment. Under förutsättning att föreslagna skyddsåtgärder genomförs bedöms konsekvenserna för fisk och andra vattenlevande organismer vara obetydliga. Alla faktorer i verksamheten som kan påverka vattenkvaliteten bedöms sammantaget endast medföra mycket små negativa konsekvenser för vattenkvaliteten i Lambarfjärden samt för Mälaren i stort.

ARG begär att Trafikverket ska åläggas att lämna in en samlad ansökan för grundvattenbortledning och de tre hamnarna så att de totala miljökonsekvenserna visas.

Trafikverkets svar:

I och med att domstolen beslutat att hantera målen gemensamt lämnar verket ingen ytterligare kommentar.

ARG anser att domstolen inte bara ska ange villkor utan även bedöma om verksamheten är rimlig med avseende på miljöbalkens skrivningar om Mälaren med öar och strandområden.

Trafikverkets svar:

Hänsyn till de olika områdesskydd som gäller har beaktats av Trafikverket och beskrivs i ansökan och i MKB.

ARG anser att domstolen bör villkora att Trafikverket presenterar en helhetsbild över den totala vattenhanteringen (spol-, lak- och dagvatten i volymer, reningssteg och slutliga recipienter). Skulle verksamheten innebära risk för Östra Mälarens vattenskyddsområde ska verkställighet inte tillåtas.

ARG anser att det krävs en oberoende expertkommission för att säkerställa att projektet inte medför risker för regionens dricksvattenförsörjning.

Trafikverkets svar:

Det är Trafikverkets uppfattning att avgränsningen av ansökan och därmed också domstolens prövning är ändamålsenligt, att effekterna av verksamheten är tillräckligt utredda samt att skyddsåtgärder kommer att vidtas i samråd med Stockholm Vatten som garanterar såväl att

Östra Mälarens vattenskyddsområde inte riskeras som att regionens dricksvattenförsörjning inte äventyras.

ARG kräver ett nytt samråd eftersom nya uppgifter framkommit.

ARG anser att verkställighetsförordnande under inga omständigheter får ges förrän arbetsplanen vunnit laga kraft. Om Förbifart Stockholm överklagas till Europadomstolen måste domslut därifrån också inväntas.

Trafikverkets svar:

De nya uppgifter som framkommit har kommunicerats genom det remissförfarande som skett inom ramen för tillståndsprocessen.

Trafikverket hänvisar till de motiv för att verkställighetsförordnande bör meddelas som tidigare redovisats, samt till vad som redovisas i bilaga 3, PM Konsekvenser av ett försenat öppnande.

2.2. LOVÖ HEMBYGDSFÖRENING (AKTBILAGA 93)

Känner oro för att massorna ska dumpas på djupt vatten och att transportererna sker med båtar vars botten kan öppnas. Vill att Trafikverket ska deklarerat vart massorna ska deponeras och vilken typ av fartyg som ska användas. Vill att Trafikverket ska utreda riskerna med planerade transporter samt överväga alternativa transportsätt.

Trafikverkets svar:

Bergmassorna kommer inte att dumpas i Mälaren, utan bergmassorna är en produkt som Trafikverket kommer att sälja på marknaden.

Under punkt A 1, redovisas möjliga mottagare av bergmassorna.

Ett riskanalysarbete angående transporter till sjöss pågår i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket. Se punkt A 10.

2.3 FÖRENINGEN RÄDDA LOVÖ (AKTBILAGA 73 OCH 90)

Se svar Malmviken 3.1

2.4 KUNGL. DROTTNINGHOLMS GK GENOM DROTTNINGHOLMS GOLFINTRÉSSETER AB (AKTBILAGA 67)

Drottningholms Golfintressenter AB framför oro för störande buller/ljud och det från golfbanan mycket synliga etableringsområdet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket åtar sig att tillmötesgå golfklubben genom att ordna med barriär utanför etableringsområdet som minskar buller och visuell störning för golfbanan.

3. SAKÄGARE OCH ANDRA INTRESSEENTER

3.1. Fastighetsägare, HOGSTA 4:13 (AKTBILAGA 71)

Fastighetsägaren anser att vägskadorna på Lambaruddsvägen och stickvägar från denna kommer att skadas. Föroreningar från process- och dränvatten kommer att skada samfällighetens dricksvatten där han är delägare. Fartygstrafiken kommer att skapa omfattande vågor som leder till skador på brygganläggningar, stränder och båtar. Byggtrafiken på Lambaruddsvägen kommer att omöjliggöra cykling och promenader efter vägen. Sammantaget orsakar olägenheterna störningar och ekonomisk förlust för ägaren av Hogsta 4:13.

Trafikverkets svar:

Vägnätet på norra Lovö kommer inte att användas för byggtrafik. Drän- och processvatten kommer inte att tillföras Mälaren. Trafikverket har utrett hur mycket vågor som kan uppkomma från fartygstrafiken och vilken erosion detta kan medföra. Resultaten redovisas i bilaga 7 till Trafikverkets ansökan om tillfällig hamn i Malmviken. De fartygsgenererade svallvågorna kommer att ha en våghöjd i storleksordning 0,1 m vilket är relativt litet och sannolikt inte kommer att orsaka några skador på brygganläggningar.

3.2. Fastighetsägare, HOGSTA 4:15 (AKTBILAGA 72)

Fastighetsägaren begär att få vara sakägare i alla aspekter som rör Förbifart Stockholm. Fastigheten kommer att störas av buller från utlastningstunnelns mynning (240 meter från huset) och vill att stenkross placeras under jord och skärmas av. För de hushåll som tar sitt vatten från Mälaren måste vattenförsörjningen säkras.

Trafikverkets svar:

Fastighetsägaren till Hogsta 4:15 är sakägare enligt 11 kap miljöbalken. Beträffande buller från krossning, se Trafikverkets svar under avsnitt 4 c) ovan. Kontroll av eventuell påverkan på vattenkvaliteten kring hamnområdet kommer att ingå i det kontrollprogram som kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten före byggstart. Denna kontroll ska säkerställa att risk för skada på vattenförsörjningsintressen i närheten inte uppstår på grund av hamnverksamheten.

3.3. Fastighetsägare, HOGSTA 4:24 (AKTBILAGA 74)

Har samma synpunkter som Fastighetsägaren, se ovan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hänvisar till svar under Fastighetsägare, ovan.

3.4. Fastighetsägare, HOGSTA 4:17 (AKTBILAGA 76)

Fastighetsägarna anser att föreslagna åtgärder inte är tillräckliga för att säkerställa vattenintaget från Mälaren och vill att Trafikverket ska upprätta en vattenförsörjningsplan och ansluta fastigheten till det kommunala ledningsnätet. Hamnen och fartygstrafiken kommer att medföra förorening av Mälaren. Vill att Trafikverket ska förlägga krossanläggningen under jord med tanke på friluftslivet, stallverksamheten och närboende.

Trafikverkets svar:

Kontroll av eventuell påverkan på vattenkvaliteten kring hamnområdet kommer att ingå i det kontrollprogram som kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten före byggstart. Denna kontroll ska säkerställa att risk för skada på vattenförsörjningsintressen i närheten inte uppstår på grund av hamnverksamheten. Beträffande buller från krossning, se Trafikverkets svar under avsnitt 4 c) ovan.

3.5. Fastighetsägare, HOGSTA 4:8 (AKTBILAGAN 77)

Fastighetsägarna anser att fartygstransporterna kommer att röra upp slam från stränder och sjöbotten. Detta, kombinerat med stendamm, kommer att sugas in i vattenintaget och göra dricksvattnet hälsovådligt. Vill de ha en tillförlitlig åtgärdsplan. Fastigheten betjänas, tillsammans med åtta till tio andra hushåll, av en biologisk avloppsreningsanläggning som kan slås ut om gifter kommer in i denna via dricksvattnet. Man vill att Trafikverket ska göra en samlad bedömning av miljökonsekvenserna för Östra Mälaren som vattentäkt. Man menar att fastighetens fiskerätt (nätfiske för gös och siklöja) är hotad av Trafikverkets verksamhet. Trafikverket har inte redovisat några mätningar eller beräkningar för Lambarudd avseende buller, och vill att detta ska kompletteras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har utrett hur mycket vågor som kan uppkomma från fartygstrafiken och vilken erosion detta kan medföra. Resultaten redovisas i bilaga 7 till Trafikverkets ansökan om tillfällig hamn i Malmviken. De fartygsgenererade svallvågorna kommer att ha en våghöjd i storleksordning 0,1 m vilket är relativt litet och sannolikt inte kommer att orsaka några skador på brygganläggningar. Fartygen från både hamnen i Malmviken och norra Lovö kommer att gå över vatten med stort djup då de är närmast Lambarudd (60 m djup då de går från Malmviken och 18 m djup i farleden i Lambarundet). Det finns då ingen risk för uppgrumling av bottensediment.

Kontroll av eventuell påverkan på vattenkvaliteten kring hamnområdet kommer att ingå i det kontrollprogram som kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten före byggstart. Denna kontroll ska säkerställa att risk för skada på vattenförsörjningsintressen i närheten inte uppstår på grund av hamnverksamheten. Det finns inget samband mellan den gemensamma avloppsanläggningens funktion och planerad hamnverksamhet.

Lambarudd omfattas av de bullerberäkningar som gjorts för den tillfälliga hamnen på norra Lovö, se underbilaga 2 till den miljökonsekvensbeskrivning som bifogas ansökan samt bilaga 1 till detta yttrande. Av dessa framgår att området inte kommer att utsättas för bullerstörningar över Naturvårdsverkets riktlinjer.

3.6. Fastighetsägare, HOGSTA 4:6 (AKTBILAGA 80)

Fastighetsägarna menar att ljudnivån från fartygstransporterna kommer att vara besvärande över den fria vattenytan, särskilt under fartygens accelerationsfas. Vill att Trafikverket ska upprätta en dricksvattenförsörjningsplan i händelse av utsläpp. Befarar att fastighetens (delägare) avloppsreningsverk kan slås ut av föroreningar, och i sin tur förorena Lambarfjärden med avloppsvatten.

Trafikverkets svar:

Fartygstrafiken kommer inte generera ljudnivåer som är högre än dagens fartygstrafik. För övriga synpunkter, se svar till fastighetsägare(aktbilagan 77) ovan.

3.7. Fastighetsägare, HOGSTA 4:12 (AKTBILAGA 81)

Fastighetsägaren befarar att fastighetens dricksvatten från Mälaren kommer att kunna förorenas av utsläpp av olika slag samt stendamm samt befarar att sprängstenen har radioaktivt innehåll. Hyser även oro för avloppsreningsanläggningen vid föroreningar från vattnet. Önskar att Trafikverket gör en samlad miljökonsekvensbedömning. Befarar att besvärande bullerstörningar, som inte redovisats av Trafikverket, kommer att upplevas på Lambarudd. Lambaruddsvägen kommer att trafikeras med ett stort antal tyngre fordon som kommer att försvåra passager och hindra transporter till och från hemmet.

Trafikverkets svar:

Vägnätet på norra Lovö kommer inte att användas för byggtrafik.

Trafikverket hänvisar i övrigt till svar under Fastighetsägare (aktbilagan 77) ovan.

3.8. LAMBARUDDS SAMFÄLLIGHETSFÖRENING, HOGSTA GA:1 (AKTBILAGA 82)

Vill att Trafikverket ska upprätta en plan för omedelbar tillgång till dricksvatten i den händelse katastrof inträffar samt att Trafikverket ska bekosta ett intag på större och säkrare djup i förebyggande syfte. Föreningens avloppsreningsverk kan riskera att slås ut om gifter kommer in via dricksvattnet och Trafikverket måste ta ansvar för detta. Vill veta om Trafikverkets ansökan om dispens för utsläpp kommer att gälla även för reningsverket i händelse av utsläpp.

Trafikverkets svar:

Kontroll av eventuell påverkan på vattenkvaliteten kring hamnområdet kommer att ingå i det kontrollprogram som kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten före byggstart. Denna kontroll ska säkerställa att risk för skada på vattenförsörjningsintressen i närheten inte uppstår på grund av hamnverksamheten. Trafikverkets ansökan innefattar inte någon ansökan om dispens för utsläpp.

3.9. Fastighetsägare, HOGSTA 4:21 (AKTBILAGA 84)

Fastighetsägarna har samma synpunkter som Fastighetsägare ovan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hänvisar till svar under Fastighetsägare (aktbilagan 77) ovan.

3.10. Fastighetsägare, HOGSTA 4:22 (AKTBILAGA 85)

Fastighetsägaren har samma synpunkter som Fastighetsägare ovan.

Trafikverkets svar:

Trafikverket hänvisar till svar under Fastighetsägare (aktbilagan 77) ovan.

3.111. Fastighetsägare, BARKARBY 3:15 (AKTBILAGA 88)

Fastighetsägaren anser inte att hamnen ska betraktas som en permanent hamn och vill att denna ska förbjudas. Anser bullret vara en oacceptabel försämring av boendemiljön. Vill att Trafikverket tar fram regler eller hänvisar till paragrafer som gäller för sättningskador, marknadsvärdeminskning, etc.

Trafikverkets svar:

Någon hamnverksamhet kommer inte att bedrivas permanent på platsen, utan endast under byggandet av Förbifart Stockholm. I och med att arbetstunneln på norra Lovö har flyttats och nu hamnat drygt 1 km norr om fastigheten kommer buller från hamnverksamheten att höras ännu mindre. Fastigheten kommer inte att beröras buller över Naturvårdsverkets riktlinjer. För skadestånd för miljöskador gäller 32 kap miljöbalken.

3.12. LAMBARÖ VATTENSPORTKLUBB (AKTBILAGA 89)

Klubben anser att svallet från de stora båtarna kommer att göra det omöjligt att bedriva vattenskidverksamhet samt skada vattenskidhopp, bryggor, båthus och stränder. Vill att vågbrytare placeras i vattnet för att verksamheten ska kunna fortgå. Anser även att trafiken på Lambaruddsvägen kommer att vara ett hinder till och från klubben, inte minst för barn och ungdom. Anser att en gång- och cykelväg skulle underlätta.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har utrett hur mycket vågor som kan uppkomma från fartygstrafiken och vilken erosion detta kan medföra. Resultaten redovisas i bilaga 7 till Trafikverkets ansökan om tillfällig hamn i Malmviken. De fartygsgenererade svallvågorna kommer att ha en våghöjd i storleksordning 0,1 m vilket är relativt litet och sannolikt inte kommer att orsaka några skador på brygganläggningar. Vägnätet på norra Lovö kommer inte att användas för byggtrafik.

C. VISSA SAKÄGARFRÅGOR

Flera fastighetsägare eller rättighetshavare har i målen om arbetshamnar yrkat eller lämnat synpunkter i frågor som rör deras ställning som sakägare enligt 11 kap. miljöbalken. Mark- och miljödomstolen avser att återkomma till frågan om sakägarställning i anslutning till att domstolen behandlar liknande frågor i målet om grundvattenbortledning, M 3346-11.

Trafikverkets svar:

Trafikverkets svar angående dessa frågor behandlas enligt domstolens förslag i Trafikverkets yttrande avseende grundvattenbortledning, M 3346-11, punkt B.