



ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2024-08-22 i mål nr M 188-22, se bilaga A

PARTER

Klagande och motpart

Trafikverket
781 89 Borlänge

Ombud: Verksjuristerna Ulf Edling och Andreas Nilsson
Trafikverket
781 89 Borlänge

Motpart

1. Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

2. Bygglövs- och tillsynsnämnden
Miljö- och bygglövsförvaltningen
Miljötillsynsavdelningen
141 85 Huddinge

Klagande och motpart

Tullinge Segelsällskap
Adress hos ombudet

Ombud: Advokaten Susanne Åberg Witt-Strömer
Alrutz' Advokatbyrå AB
Kungsgatan 42
111 35 Stockholm

SAKEN

Tillstånd till bortledning av grundvatten och arbete i ytvattenområde m.m. med anledning av anläggandet av Vårbybroarna och trafikplats Duvberget i samband med utförandet av projekt Tvärförbindelse Södertörn

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens domslut på följande sätt.
 - a) Villkor 28 a i domslutet ska ha följande lydelse.

28 a. Byggtid - Trafikverket ska senast tre (3) månader innan den tillståndspliktiga verksamheten eller den till vattenverksamheten relaterade byggverksamheten påbörjas till tillsynsmyndigheten inge reviderade kontrollprogram. Kontrollprogrammen ska avse byggtiden enligt villkor 2 samt hållas aktuella och får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras allteftersom verksamheten fortskrider.
 - b) Villkor 29 i domslutet upphävs.
 2. Trafikverket ska betala ersättning för Tullinge Segelsällskaps rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 52 125 kr avseende ombudsarvode. På beloppet ska utgå ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.
-

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra villkor 28 a i mark- och miljödomstolens dom enligt följande.

28 a. Byggtid - Trafikverket ska senast tre (3) månader innan den tillståndspliktiga verksamheten eller den till vattenverksamheten relaterade byggverksamheten påbörjas till tillsynsmyndigheten inge reviderade kontrollprogram. Kontrollprogrammen ska avse byggtiden enligt villkor 2 samt hållas aktuella och får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras allteftersom verksamheten fortskrider.

Trafikverket har vidare yrkat att villkor 29 i mark- och miljödomstolens dom ska upphävas. Trafikverket har också yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens förordnande om att Trafikverket ska betala ersättning för Tullinge Segelsällskaps (Segelsällskapet) rättegångskostnader. Verket har vidare bestritt att betala Segelsällskapets rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

Länsstyrelsen i Stockholms län har inte haft några synpunkter på Trafikverkets överklagande.

Bygglövs- och tillsynsnämnden, (nämnden) har motsatt sig ändring av villkor 28 a.

Segelsällskapet har motsatt sig att villkor 29 upphävs. Segelsällskapet har vidare motsatt sig att mark- och miljödomstolens förordnande om att Trafikverket ska ersätta segelsällskapets rättegångskostnader upphävs. Segelsällskapet har yrkat ersättning för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

Trafikverket har, för det fall Mark- och miljööverdomstolen anser att segelsällskapet har rätt till ersättning för rättegångskostnader, vitsordat hälften av det yrkade beloppet.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har anfört i huvudsak följande.

Kontrollprogrammet

Verksamhetsutövarens arbete inom ramen för kontrollprogrammet behöver inte och ska inte godkännas av tillsynsmyndigheten. Detta skulle strida mot miljöbalkens syfte med kontrollprogram och är en ordning som Naturvårdsverket underkänner i sin vägledning om tillsyn enligt miljöbalken. Om tillsynsmyndigheten bedömer att det finns brister i verksamhetsutövarens arbete med egenkontroll kan tillsynsmyndigheten ingripa med t.ex. förelägganden eller förbud. Trafikverket har haft löpande kontakter med nämnden kring utformningen av kontrollprogrammet. I enlighet med villkoret kan kontrollprogrammet justeras i samråd med tillsynsmyndigheten allteftersom verksamheten fortskrider. Trafikverket anser att det inte finns något samband mellan omfattningen av ett projekt och kvalitén på kontrollprogrammet. Trafikverket ser inte heller att ett ensidigt godkännande av kontrollprogrammet skulle bidra till att kravet på att uttömma möjligheten till samverkan enligt 8 § förvaltningslagen (2017:900) uppfylls.

Ersättningshamnen

I mark- och miljödomstolens dom har Trafikverket fått tillstånd till att utriva anläggningen för småbåtshamnen. Tillståndet ger dock inte den markåtkomst som är nödvändig för att kunna genomföra åtgärden. Det är först genom den vägrätt som uppkommer genom planläggning som skett med stöd av väglagen (1971:948) som Trafikverket får nödvändig markåtkomst. För detta vägrättsintrång är segelsällskapet, i egenskap av nyttjanderättshavare till småbåtshamnen, berättigad till ersättning enligt 55 § väglagen. Segelsällskapets yrkanden om ersättning ska därför rätteligen prövas enligt väglagen. Mark- och miljödomstolen har därför inte haft möjlighet att pröva segelsällskapets yrkanden inom ramen för prövningen enligt 11 kap. miljöbalken varför segelsällskapets yrkanden skulle ha avvisats.

Även om mark- och miljödomstolen ska anses ha haft möjlighet att pröva segelsällskapets ersättningsyrkanden inom ramen för prövningen enligt 11 kap. miljöbalken anser Trafikverket att villkor 29 ska upphävas.

Det är inte korrekt så som mark- och miljödomstolen anfört att anläggandet av småbåtshamnen var en förutsättning för att vägförvaltningen gavs tillstånd att bl.a. anlägga en vägbank med fast bro med en segelfri höjd på sex meter. Vägförvaltningen gavs tillstånd för denna väganläggning redan i Österbygdens vattendomstols deldom den 10 oktober 1953. Vattendomstolen bedömde att väganläggningen var tillåtlig trots att den skulle medföra betydande olägenheter för bl.a. fastigheter med segelbåt innanför den nya bron, eftersom den segelfria höjden endast var sex meter. I deldomen beslutades att anspråk på ersättning skulle prövas vid det slutliga avgörandet av målet. Ersättningsanspråken prövades därefter i Österbygdens vattendomstols dom den 20 april 1955. I domen gavs vägförvaltningen tillstånd att anlägga den småbåtshamn som vägförvaltningen hade medgett. Vattendomstolen förordnade även om det närmare utförandet av småbåtshamnen och tillerkände ett antal fastighetsägare och Segelsällskapet officialrättigheter till båtplatser i småbåtshamnen. Småbåtshamnen anlades därmed av vägförvaltningen som en skadeförebyggande åtgärd för att på så sätt begränsa den ersättningsskyldighet som uppkommit i anledning av att väganläggningen försvårade eller omöjliggjorde båtfart genom Hagaviken för framför allt segelbåtar med master över sex meter. Anläggandet av småbåtshamnen var därmed inte en förutsättning för tillståndet som vattendomstolen meddelade vägförvaltningen i deldomen från 1953. De förordnanden om småbåtshamnens utförande som anges i domen från 1955, och som mark- och miljödomstolen försökt att återspegla i villkor 29, är rätteligen inga ”villkor” utan civilrättsliga ersättningsbedömningar utifrån de dåvarande reglerna i 9 kap. i 1918 års vattenlag. Det är inte heller korrekt att tillståndet för väganläggningen och de av mark- och miljödomstolen påstådda ”villkoren” fortfarande gäller. Bron revs ut under 1990-talet och tillståndet är därför inte längre gällande. Av det skälet har Trafikverket inte behövt ansöka om omprövning eller villkorsändring.

Slutligen har det inte funnits laglig grund för mark- och miljödomstolen att ålägga Trafikverket att utföra åtgärder för att förebygga eller minska skador på det sätt som

gjorts i villkor 29. Enligt expropriationslagen (1972:719), som är tillämplig vid ersättning för intrång eller skador från vattenverksamhet, finns denna möjlighet endast om den exproprierande, dvs. Trafikverket, själv åtagit sig att vidta sådan åtgärd och detta skäligen också bör godtas av den ersättningsberättigade. Även detta innebär att villkor 29 ska upphävas.

Rättegångskostnader

Om Mark- och miljööverdomstolen kommer fram till att mark- och miljödomstolen inte haft möjlighet att pröva Segelsällskapets yrkanden om ersättning är inte segelsällskapet berättigat till ersättning för sina rättegångskostnader, varken i mark- och miljödomstolen eller i Mark- och miljööverdomstolen. Om Mark- och miljööverdomstolen däremot kommer fram till att mark- och miljödomstolen haft möjlighet att pröva segelsällskapets ersättningsyrkanden är segelsällskapet berättigat till ersättning. Trafikverket vitsordar i det fallet endast halva det begärda beloppet.

Nämnden har anfört i huvudsak följande. Nämnden anser att kontrollprogrammet behöver godkännas eftersom nämnden befarar att projektets stora omfattning och höga kostnader kan försvåra för nämnden att göra ändringar i programmet. Ett undermåligt kontrollprogram kan leda till stora konsekvenser för miljön. Vidare har Trafikverket inte kunnat besvara nämndens frågor om programmet. Eftersom det enligt 8 § förvaltningslagen råder en samverkansskyldighet mellan myndigheter, och möjligheterna att lösa en fråga i tillsynen genom samråd måste vara uttömda innan ett föreläggande meddelas, riskerar nämndens möjligheter att ingripa vid Trafikverkets brister i arbetet med egenkontrollen att försvåras.

Segelsällskapet har anfört i huvudsak följande.

Segelsällskapet är överens med Trafikverket om att småbåtshamnen med mastkran är en skadeförebyggande åtgärd som framgår av vattendomstolens dom från 1955 utifrån det tillstånd som lämnades 1953. Eftersom Trafikverket nu fått tillstånd att ta bort småbåtshamnen är det logiskt och rimligt att Trafikverket åläggs att uppfylla de skadeförebyggande åtgärder som anges i 1955 års dom på det sätt som anges i villkor

29. Passagemöjligheten är fortfarande begränsad och har inte förändrats. Segelsällskapet har därmed samma behov i dag av småbåtshamnen som när den segelfria höjden begränsades av brobyggnationerna.

Att kompensation för borttagandet av småbåtshamnen kan ske genom väglagens bestämmelser utesluter inte att ersättningsfrågan kan regleras i prövningen enligt 11 kap. miljöbalken. Väglagen reglerar i normalfallet väganläggningar som inte behöver prövas enligt miljöbalkens bestämmelser om vattenverksamhet och innehåller därmed bestämmelser om hur ersättning för sådant intrång ska ske. I det nu aktuella fallet är det även aktuellt med arbeten i vatten och då sker dessutom prövning enligt 11 kap. miljöbalken. I den prövningen finns möjlighet att reglera ersättning för de skador som den tillståndsgivna verksamheten eller åtgärder ger upphov till. Det har mark- och miljödomstolen gjort i detta fall. Om mark- och miljödomstolen inte hade gjort det hade Segelsällskapets rättigheter lämnats oreglerade och dessutom med risk för att Segelsällskapet inte alls har tillgång till någon småbåtshamn eller mastkran i avvaktan på den reglering som Trafikverket anser ska ske enligt väglagen. Det är inte rimligt och skulle innebära en stor skada för Segelsällskapet.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Målet har med stöd av 23 kap. 6 § miljöbalken avgjorts utan huvudförhandling.

Kontrollprogrammet

Mark- och miljööverdomstolen prövar först om det finns skäl att i villkor 28 a föreskriva att tillsynsmyndigheten, i detta fall nämnden, ska godkänna Trafikverkets kontrollprogram innan byggstart.

Av 26 kap. 19 § miljöbalken framgår vilka krav som ska ställas på verksamhetsutövarens egenkontroll. Bestämmelsen innebär bl.a. att verksamhetsutövaren aktivt ska hålla sig informerad om den egna verksamhetens påverkan på miljön samt att verksamhetsutövaren ska planera och kontrollera verksamheten för att motverka olägenheter för människors hälsa eller miljön. Närmare föreskrifter om verksamhets-

utövares egenkontroll finns i förordningen (1998:901) om verksamhetsutövares egenkontroll. Syftet med miljöbalkens bestämmelser om egenkontroll är att lägga det primära ansvaret för miljöbalkens efterlevnad på verksamhetsutövaren själv (prop. 1997/98:45 del 1 s. 512 f. och del 2 s. 279).

Vid behov kan tillsynsmyndigheten ålägga verksamhetsutövaren att lämna förslag till kontrollprogram, se 26 kap. 19 § tredje stycket miljöbalken. För tillståndspliktig verksamhet föreskrivs ofta i villkoren att kontrollprogram ska upprättas av verksamhetsutövaren, ibland i samråd med tillsynsmyndigheten (prop. 1997/98:45 del 2 s. 279). En väsentlig funktion som kontrollprogrammet fyller är att ge information som gör det möjligt för tillsynsmyndigheten att bedöma om villkoren för verksamheten följs eller inte. En tillsynsmyndighet som bedömer att verksamhetsutövaren inte följer ett villkor ges då möjlighet att ingripa inom ramen för sitt tillsynsansvar.

Även om det i vissa fall kan finnas skäl för att tillsynsmyndigheten ska godkänna verksamhetsutövarens kontrollprogram anser Mark- och miljööverdomstolen inte att det nämnden anfört gör att det i detta fall finns skäl att föreskriva en sådan skyldighet. Den sista meningen i mark- och miljödomstolens villkor 28 a ska därför strykas i enlighet med vad som framgår av domslutet.

Ersättningshamnen

Mark- och miljööverdomstolen prövar därefter om villkor 29 ska upphävas.

Till skillnad från mark- och miljödomstolen anser Mark- och miljööverdomstolen att anläggandet av småbåtshamnen inte har varit en förutsättning för att vägförvaltningen i deldomen från 1953 gavs tillstånd för anläggandet av vägbanken med fast bro. Av vattendomstolens dom från 1955 framgår i stället att vägförvaltningen medgav att anlägga småbåtshamnen för att minska ersättningen för förlust och intrång i anledning av att båttrafiken genom Hagaviken försvårades eller omöjliggjordes. I enlighet med vad vattendomstolen anförde i 1955 års dom får vägförvaltningens medgivande därmed ses som ett åtagande för att minska de skador som uppstår för båtägarna till följd av inskränkningen i båttrafiken. Vattendomstolens åläggande om anläggandet av en småbåtshamn med visst utförande i domen från 1955 bör därmed ses som en

civilrättslig överenskommelse om ersättning som intagits i domen. I motsats till mark- och miljödomstolen anser Mark- och miljööverdomstolen vidare att åtagandet inte innebär någon skyldighet för vägförvaltningen att för framtiden bibehålla småbåtshamnen. Eftersom anläggandet av småbåtshamnen inte har varit en förutsättning för tillståndet i 1953 års deldom anser Mark- och miljööverdomstolen att det inte heller kan ses som en förutsättning för det tillstånd som mark- och miljödomstolen nu gett Trafikverket. Det har därför inte funnits förutsättningar att föra över vattendomstolens åläggande om anläggandet av en småbåtshamn med visst utförande från 1955 års dom till villkor 29 på det sätt som mark- och miljödomstolen gjort.

Vad gäller Segelsällskapets yrkanden om ersättning i målet vid mark- och miljödomstolen konstaterar Mark- och miljööverdomstolen att det är ostridigt att Segelsällskapet har nyttjanderätt till småbåtshamnen och att Segelsällskapet är berättigat till ersättning på grund av dess förlust av hamnen.

Frågan är om Segelsällskapets yrkanden om ersättning ska prövas inom ramen för tillståndsprövningen för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken eller enligt väglagen.

Som framgår av mark- och miljödomstolens dom har tillstånd till den sökta vattenverksamheten getts med tillämpningen av 11 kap. 23 § punkten 2 miljöbalken. Vägplanen för Trafikförbindelse Södertörn fick laga kraft i januari 2024 genom beslut av regeringen. Som mark- och miljödomstolen redovisat sker därmed markåtkomst med stöd av vägrätt i denna vägplan. Vägrätten innebär enligt 30 § väglagen en rätt för väghållaren att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för en väg, trots den rätt som någon annan kan ha till fastigheten. Rätten till ersättning till följd av väghållarens vägrätt regleras i 55 § väglagen och innebär enligt bestämmelsens huvudregel att fastighetens ägare eller innehavaren av nyttjanderätt till fastigheten har rätt till intrångsersättning och ersättning för annan skada till följd av vägens byggande eller användande.

Med anledning av den i målet aktuella nyttjanderättens bakgrund och vägplanens utformning anser Mark- och miljööverdomstolen att rätten till ersättning i första hand

ska prövas enligt väglagen. Den slutsatsen innebär inte att Segelsällskapet därmed ska anses förlora sin ställning som sakägare i vattenmålet. Frågan hur Segelsällskapet skulle bevaka sin nyttjanderätt har, både faktiskt och rättsligt, varit svårbedömd och det har därför funnits skäl att såväl i inledningsskedet av ansökningsförfarandet som senare i processen anse Segelsällskapet som en sakägare. Segelsällskapets talan ska därför inte avvisas. Det saknas vidare skäl att ändra mark- och miljödomstolens förordnande om rättegångskostnader.

Rättegångskostnader

Som en följd av vad som nu har anförts har Segelsällskapet ställning som vattenrättslig sakägare i Mark- och miljööverdomstolen. Segelsällskapet har därmed rätt till ersättning för sina rättegångskostnader enligt 25 kap. 2 § andra stycket miljöbalken. Segelsällskapet har begärt ersättning med 52 125 kr inklusive moms avseende ombudsarvode. Trafikverket har vitsordat hälften av yrkat belopp som skäligt i och för sig. Mark- och miljööverdomstolen finner att yrkat belopp är skäligt och ska utges av Trafikverket.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis ska mark- och miljödomstolens dom ändras på det sätt som framgår av domslutet. Mot bakgrund av att villkor 29 upphävs förfaller Mark- och miljööverdomstolens tidigare beslut att mark- och miljödomstolens verkställighetsförordnande inte ska gälla villkor 29.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast 2026-01-19

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Vibeke Sylten, hovrättsråden Mikael Hagelroth, referent, och Åsa Hanna samt tekniska rådet Annika Billstein Andersson. Föredragande har varit Sonja Rodhe.



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2024-08-22
meddelad i
Nacka

Mål nr M 188-22

SÖKANDE

Staten genom Trafikverket
781 89 Borlänge

Ombud: Verksjuristerna Ulf Edling och Andreas Nilsson
Trafikverket
781 89 Borlänge

SAKEN

Tillstånd till bortledande av grundvatten och arbete i ytvattenområde m.m. med anledning av anläggandet av Vårbybroarna och trafikplats Duvberget i samband med utförandet av projekt Tvärförbindelse Södertörn

Koordinater angivna i SWEREF99 TM
Avrinningsområde 61/120
AnläggningsID 7656 (utfyllnad i Vårbyfjärden) N 6571944, E 663742
AnläggningsID 8197 (vägbroar över Fittjaviken) N 6571915, E 663702
AnläggningsID 8198 (gc-bro över Fittjaviken) N 6571920, E 663764
AnläggningsID 75605 (Gömmarbäcken) N 6572195, E 664535
AnläggningsID 75606 (påslag tunnel Trafikplats Duvberget) N 6571830, E 664390

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen, slutför miljöbedömningen och ger Trafikverket, i enlighet med Vägplan för Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn, följande tillstånd och dispenser enligt miljöbalken, förenar dessa med slutliga villkor och bestämmer i övrigt följande.

Tillstånd för vattenverksamhet

Arbeten i ytvattenområde

Vid anläggande av de nya Vårbybroarna och ny bro för gång- och cykelväg inom Fittjavikens vattenområde

- riva ut befintliga anläggningar och utloppsledningar
- uppföra brofundament och lägga ut nya utloppsledningar
- gräva för schaktning av landtunga samt utföra utfyllnad

Dok.Id 776935

Postadress	Besöksadress	Telefon	Expeditionstid
Box 69 131 07 Nacka	Sicklastråket 1	08-561 656 30 E-post: mmd.nacka.avdelning3@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	måndag – fredag 08:00–16:30

- d. vid behov anlägga tillfälliga konstruktioner som till exempel pråmar och arbetsplattformar.

Vid arbeten inom Gömmarbäckens vattenområde

- a. förändra vattnets djup och läge genom permanent omledning av Gömmarbäcken
- b. utföra anläggning för temporär kulvertering,
- c. utföra temporär utfyllnad.

Bortledning och infiltration av grundvatten

- a. för utförande av brostöd, dagvattendamm, stödmurar och för övrig grundläggning av den nya E4/E 20 i temporära schakt i jord och i berg tillfälligt, samt avseende stödmurar även därefter permanent, bortleda grundvatten med syftet att avsänka grundvattennivån under schaktbotte
- b. för utförande av förskärning i berg till Bergtunnlar vid Masmö tillfälligt och även därefter permanent bortleda grundvatten med syftet att avsänka grundvattennivån under schaktbotten
- c. att vid behov infiltrera vatten med syftet att undvika skada
- d. utföra och bibehålla erforderliga anläggningar för de vattenverksamheter som finns angivna under punkterna (a)-(c) ovan.

Allt i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökan med tillhörande handlingar.

Dispens enligt artskyddsförordningen

Dispens ges enligt 15 § artskyddsförordningen (2007:845) från förbudet i 6 § samma förordning för att vidta åtgärder inom Gömmarens naturreservat vilka avser insamling och flytt av mindre vattensalamander och vanlig groda från i ansökan angivet småvatten respektive tillfälligt arbetsområde.

Villkor för verksamheten

För verksamheten gäller följande villkor.

Allmänt villkor

1. Vattenverksamheterna ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med ansökan och därtill bifogade handlingar samt vad Trafikverket i övrigt angett eller åtagit sig i målet, såvida inte annat framgår av domen.

Vad som avses med byggtid och drifttid

2. Med byggtid avses tiden från och med tidpunkten då anläggnings- och byggnadsarbeten hänförliga till den tillståndsgivna vattenverksamheten påbörjas till och med tidpunkten för godkänd slutbesiktning av berörda broar respektive nu tillståndsgiva arbeten för Bergtunnlar vid Masmö. Trafikverket ska underrätta mark- och miljödomstolen och tillsynsmyndigheterna om när godkänd slutbesiktning föreligger.

Med drifttid avses tiden efter byggtidens utgång.

Arbeten i vattenområde

3. Alla arbeten i vattenområde som kan innebära risk för grumling eller sedimentationsflykt ska utföras med grumlingskydd oavsett tidpunkt på året. Skyddsåtgärderna ska bestämmas, kontrolleras och redovisas inom ramen för kontrollprogram.
4. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att medge undantag från användandet av skyddsåtgärder vid grumlande arbeten om sådana åtgärder inte behövs för upprätthållandet av en god vattenmiljö (*delegation*).
5. Utfyllnader i vattenområde ska ske med massor vars föroreningshalt understiger nivåerna för ”Mindre än ringa risk” (MRR) i enlighet med Naturvårdverkets Handbok 2010:1 ”Återvinning av avfall i anläggningsarbeten”.

Infiltration

6. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att närmare bestämma villkoren för infiltration (*delegation*).

Grundvattenbortledning

7. För de schakter i jord som finns angivna i tabellen nedan får under byggskedet erforderlig mängd grundvatten bortledas för att temporärt avsänka grundvattennivån till som lägst det värde som finns angivet i kolumnen benämnd dräneringsnivå byggskede.

	Anläggningsdel	Dräneringsnivå byggskede (RH 2000)
Vårbybroarna	Brostöd, Tegelbruksvägen (stödgrupp S2, S3)	-1,9
	Brostöd, östra strandkanten (stödgrupp S8)	-3,8
	Brostöd, Vårby Allé (stödgrupp S9, S10)	-1,6
	Brostöd GC-bro 14A	-1,0
	187 (Fittja)	-1,7
	188 (Vårby)	-2,0
Tpl Duvberget	Förskärning Huvudtunnlar	+34,0
	Bro 14Q	+27,5
	Broar Gömmarravinen	+11,0 som lägst
	Stödmurar norr Gömmarravinen	+30,0 som lägst

8. För det fall att grundvattenbortledningen i någon av de schakter som omfattas av villkor 7 skulle innebära ett underskridande av den lägsta tillåtna nivån så är Trafikverket skyldigt att vidta åtgärder för att innehålla den reglerade grundvattennivån.

9. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att vid behov och inom ramen för kontrollprogram att i stället bestämma den lägsta grundvattennivån för bortledningen i de schakter som omnämns i villkor 7 (*delegation*).

Skydd av groddjur

10. Trafikverket ska i samråd med kommunen samt efter godkännande av länsstyrelsen

a. Evakuera grodor från arbetsområdet. Detta ska ske innan lekperiodens start.

b. Stängsla av arbetsområdet med grotskydd.

11. Ett särskilt kontrollprogram ska också upprättas i samråd med kommunen och godkännas av länsstyrelsen för säkerställande av att några groddjur inte förekommer inom arbetsområdet.

Utsläpp till vatten

12. Länshållningsvatten från jord- och bergschakter under byggskedet ska före infiltration i mark eller utsläpp till recipient genomgå den rening som är befogad utifrån vattnets förväntade eller konstaterade beskaffenhet med hänsyn till risken för negativ påverkan på miljön och människors hälsa samt för den kvalitet som behövs för upprätthållandet av en god vattenmiljö.
13. Föroreningsgraden i det länshållningsvatten som antingen infiltreras eller släpps ut får inte överskrida de halter som framgår av tabellen nedan bestämda som riktvärden och beräknade som rullande medelvärden över 30 dagar.

PARAMETER	RIKT-VÄRDE		
pH	6,5 – 8,5		
Suspenderade ämnen	60 mg/l		
Kväve (N _{total})	5 mg/l		
Oljeindex	1 mg/l		
PAH-6	1 µg/l		
Bly	3 µg/l		
Kadmium	0,1 µg/l		
Koppar	15 µg/l		
Krom	10 µg/l		
Kvicksilver	0,04 µg/l		
Nickel	30 µg/l		
Zink	45 µg/l		
Fosfor	80 µg/l		
PFAS11	ng/l	Lägsta möjliga halt med bästa tillgängliga teknik	Dock ej över 90 ng/l
PFOS	ng/l	Lägsta möjliga halt med bästa tillgängliga teknik	Dock ej över 20 ng/l
PFOA	ng/l	Lägsta möjliga halt med bästa tillgängliga teknik	Dock ej över 20 ng/l

14. För det fall att föroreningsgraden i det länshållningsvatten som antingen infiltreras eller släpps ut i enlighet med villkor 13 skulle innebära att den tillåtna nivån överskrids så är Trafikverket skyldigt att vidta åtgärder för att innehålla de angivna riktvärdena.
15. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått för hantering av länshållningsvatten. I detta mandat ingår befogenheten att besluta om att visst länshållningsvatten inte ska behöva genomgå till exempel avskiljning av olja, partiklar och pH; det senare under förutsättning att vattnet kan visas sig vara av en sådan kvalitet att denna avskiljning inte behövs (*delegation*).

Buller

16. Bullret från den byggverksamhet som har ett samband med vattenverksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus som riktvärde inte överstiger
- 45 dB(A) i bostäder helgfri måndag-fredag kl. 07.00–22.00
 - 40 dB(A) i undervisningslokaler helgfri måndag-fredag kl. 07.00–19.00
 - 35 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–19.00
 - 30 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00
 - 30 dB(A) i bostäder alla dagar kl. 22.00-07.00
- Den maximala ljudnivån inomhus får nattetid, kl. 22.00 – 07.00, som riktvärde inte överstiga 45 dB(A) i bostäder.
17. Vad gäller det ekvivalenta riktvärde som enligt villkor 16 gäller i bostäder under lördagar och söndagar så får detta riktvärde överskridas vid 16 sammanhängande lördagar och söndagar mellan 07.00 – 19.00 beräknat under ett kalenderår. Det ekvivalenta riktvärdet inomhus ska då i stället bestämmas till 45 dB(A). Dessa överskridanden får inte ske vid jul-, nyårs-, påsk, eller midsommarhelger.

18. Trots vad som anges i villkor 16 får arbeten som medför buller också överskrida angivna värden helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00 efter samråd med tillsynsmyndigheten. Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.
19. Riskeras överskridande av de bullernivåer inomhus som gäller enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser 2004:15 under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska möjlighet till tillfälligt boende, alternativt tillfällig vistelse, erbjudas. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor innan arbetet påbörjas. Även om riktvärdet inte överskrids ska evakuering erbjudas om särskilda behov föreligger, till exempel till boende med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna.
20. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått angående buller (*delegation*).

Vibrationer

21. Vid vibrationsalstrande arbeten ska Trafikverket under byggskedet tillämpa:
- Svensk Standard SS 460 48 66:2011, ”Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader”
 - Svensk Standard SS 02 52 11, ”Vibration och stöt – Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader orsakade av pålning, spontning, schaktning och packning”
 - Svensk Standard SS 02 52 10, ”Vibration och stöt – Sprängningsinducerade luftstötstågor - Riktvärden för byggnader”
 - Svensk Standard SS 460 48 60 ”Vibration och stöt - Syneförrättning – Arbetsmetoder förbesiktning av byggnader och anläggningar i samband med vibrationsalstrande verksamhet”

Uppfyllande av skyddsföreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde

22. Inom primär zon ska återanvändning av massor uppfylla krav enligt ”Mindre än ringa risk” (MRR) i enlighet med Naturvårdverkets Handbok 2010:1 ”Återvinning av avfall i anläggningsarbeten” eller i vart fall ha samma föroreningshalt som de naturliga bakgrundsvärdena. Återanvändning av massor med halter över MRR upp till ”Känslig markanvändning” (KM) kan dock bli aktuellt efter en platsspecifik bedömning och godkännande från tillsynsmyndigheten.
23. Inom sekundär zon ska återanvändning av massor uppfylla krav enligt KM i enlighet med Naturvårdverkets vägledning ”Riktvärden för förorenad mark” samt underskrida kriterier för utlakning för inert avfall enligt Naturvårdsverket 2004:10 ”Naturvårdsverkets föreskrifter om deponering, kriterier och förfaranden för mottagning av avfall vid anläggningar för deponering av avfall” eller i vart fall ha samma föroreningshalt som de naturliga bakgrundsvärdena. Återanvändning av massor med halter över KM upp till ”Mindre känslig markanvändning” (MKM) kan dock bli aktuellt efter en platsspecifik bedömning och godkännande från tillsynsmyndigheten.
24. Återanvändning av massor inom naturreservat ska uppfylla krav enligt KM i enlighet med Naturvårdverkets vägledning ”Riktvärden för förorenad mark” samt underskrida kriterier för utlakning för inert avfall enligt Naturvårdsverket 2004:10 ”Naturvårdsverkets föreskrifter om deponering, kriterier och förfaranden för mottagning av avfall vid anläggningar för deponering av avfall”.
25. Externa massor som införs och används inom arbetsområdet ska uppfylla kraven i villkoren 22 – 24 samt underskrida kriterier för utlakning för inert avfall enligt Naturvårdsverket 2004:10 ”Naturvårdsverkets föreskrifter om deponering, kriterier och förfaranden för mottagning av avfall vid anläggningar för deponering av avfall”.
26. Bottenmassor som schaktas/muddras upp ska inte återanvändas inom arbetsområdet och hanteringen ska följa Havs och Vattenmyndighetens vägledning

2018:19 ”Miljökvalitetsnormer för vatten vid tillsyn och provning” och Naturvårdsverkets handbok 2010:1 ”Återvinning av avfall i anläggningsarbeten”.

27. Upplag av massor inom primär skyddszon (50 m från strandkant) får inte ske annat än kortvarigt i samband med omlastning eller om de genom kontroll visats vara rena och ska användas vid utfyllnad eller annat anläggningsarbete.

Kontrollprogram byggtid och drifttid

28a. Byggtid - Trafikverket ska senast tre (3) månader innan den tillståndspliktiga verksamheten eller den till vattenverksamheten relaterade byggverksamheten påbörjas till tillsynsmyndigheten inge reviderade kontrollprogram. Kontrollprogrammen ska avse byggtiden enligt villkor 2 samt hållas aktuella och får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras allteftersom verksamheten fortskrider. I fråga om kontrollprogram som avser sådan omgivningspåverkan vilken Bygglövs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommun har ansvar för ska denna godkännas av tillsynsmyndigheten innan byggstart.

28b. Drifttid - Trafikverket ska senast tre (3) månader innan byggtidens slut enligt villkor 2 till tillsynsmyndigheten inge reviderat kontrollprogram avseende påverkan beroende av permanent grundvattenbortledning. Kontrollprogrammet ska hållas aktuellt och avse hela perioden fram till utgången för tiden för oförutsedd skada samt får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras över tid om så är lämpligt.

Ersättningsanläggning Tullinge Segelsällskap m.fl.

29. Trafikverket ska under byggtiden, så som den är definierad enligt villkor 2, med hänvisning till Österbygdens Vattendomstols dom 50/1953 från den 20 april 1955 anordna likvärdig ersättning (båtplatser, förvaring samt möjlighet till på-/avmastning) för nuvarande rättighetsinnehavare. Senast vid byggtidens slut ska Trafikverket med referens till gällande villkor i dom 50/1953 ha anordnat en permanent småbåtshamn på lämplig plats, som överenskoms i samråd, bestående av båtplatser (förtöjningsplatser) för 18 segelbåtar. 12 av båtplatserna ska ha en minsta bredd av 4 m

och 6 av båtplatserna ska ha en minsta bredd av 5 m. Hamnen ska vara tillgänglig från land, vara instängslad och inkludera låsbar grind, förrådsbyggnad (likt befintlig) med indragen el samt mastkran med lyftförmåga om cirka 1 ton. Därtill ska Trafikverket i enlighet med ovan angiven dom ansvara för underhållet av samtliga anordningar om annat inte avtalas.

Delegation

Mark- och miljödomstolen överlåter så som framgår ovan med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt berörd tillsynsmyndighet att besluta om

- att närmare bestämma villkoren för infiltration (*villkor 6*)
- att vid behov och inom ramen för kontrollprogram i stället bestämma den lägsta grundvattennivån för bortledningen i de schakter som omnämns i villkor 7 (*villkor 9*)
- att meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått för hantering av länshållningsvatten. I detta mandat ingår befogenheten att besluta om att visst länshållningsvatten inte ska behöva genomgå till exempel avskiljning av olja, partiklar och pH; det senare under förutsättning att vattnet kan visas sig vara av en sådan kvalitet att denna avskiljning inte behövs (*villkor 15*)
- att meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått angående buller (*villkor 20*).

Arbetstid

De arbeten hänförliga till vattenverksamheten som medgetts i denna dom ska vara utförda senast inom tio (10) år från dagen för dom.

Oförutsedd skada

Om den vattenverksamhet som avses med tillståndet medför skador, vilka mark- och miljödomstolen inte har förutsett, får den skadelidande enligt 24 kap. 18 § miljöbalken framställa anspråk på ersättning. Sådant anspråk ska, för att tas upp till prövning, framställas till mark- och miljödomstolen inom fem (5) år från räknat från arbetstidens utgång.

Verkställighetsförordnande

Tillstånd och dispenser får tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft.

Övriga yrkanden

Mark- och miljödomstolen avslår övriga yrkanden.

Prövningsavgift

Prövningsavgiften bestäms slutligt till 400 000 kr.

Rättegångskostnader

Trafikverket ska betala ersättning för rättegångskostnader

- a) Länsstyrelsen i Stockholms län med 171 200 kr avseende arbete.
- b) Fastighets AB Fågelviksvägen och Stendörren Botkyrka Handel AB med totalt 105 588 kr, varav 100 800 kr för ombudsarvode och icke avdragsgill moms, 4 788 kr.
- c) KM2 Property AB, SKR Lager 34 KB och SKR Lager 30 KB med 136 240 kr för ombudsarvode, att fördelas med en tredjedel på vardera bolaget.
- d) Tullinge Segelsällskap med 153 812 kr (inklusive moms) avseende ombudsarvode.

På beloppen ska utgå ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom till dess betalning sker.

TRAFIKVERKETS YRKANDEN

Trafikverket har, som talan slutligen bestämts, i första hand yrkat att mark- och miljödomstolen ska meddela tillstånd enligt följande.

Arbeten i ytvattenområde

Vid anläggande av de nya Vårbybroarna och ny bro för gång- och cykelväg inom Fittjavikens vattenområde

- a. riva ut befintliga anläggningar och utloppsledningar
- b. uppföra brofundament och lägga ut nya utloppsledningar
- c. gräva för schaktning av landtunga samt utföra utfyllnad
- d. vid behov anlägga tillfälliga konstruktioner som t.ex. pråmar och arbetsplattformar

Vid arbeten inom Gömmarbäckens vattenområde

- a. förändra vattnets djup och läge genom permanent omledning av Gömmarbäcken
- b. utföra anläggning för temporär kulvertering
- c. utföra temporär utfyllnad.

Bortledning och infiltration av grundvatten

- a. För utförande av brostöd, dagvattendamm, stödmurar och för övrig grundläggning av den nya E4/E20 i temporära schakt i jord och i berg tillfälligt bortleda grundvatten med syftet att avsänka grundvattennivån under schaktbotten
- b. För utförande av förskärning i berg till Bergtunnlar vid Masmö tillfälligt och även därefter permanent bortleda grundvatten med syftet att avsänka grundvattennivån under schaktbotten
- c. att vid behov infiltrera vatten med syftet att undvika skada
- d. utföra och bibehålla erforderliga anläggningar för de vattenverksamheter som finns angivna under punkter a–c.

Allt i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökan med tillhörande handlingar.

Övrigt

Trafikverket har i övrigt yrkat att mark- och miljödomstolen ska

- bestämma arbetstiden för de i tillståndet angivna vattenverksamheterna till tio år räknat från dagen för dom
- bestämma tiden för anmälan av anspråk på ersättning till följd av oförutsedd skada till fem år räknat från arbetstidens utgång
- med stöd av 22 kap. 28 § miljöbalken förordna att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft (verkställighetsförordnande)
- godkänna den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen.

Yrkanden i andra hand

I andra hand har Trafikverket, om domstolen finner att det inte enbart rör sig om en tillfällig åtgärd, inte motsatt sig att domstolen formulerar om yrkandet på så sätt att ordet permanent läggs till avseende stödmurarna i underbilaga 4 till domsbilaga 2. Justeringen ska dock avgränsas så att det enbart omfattar stödmurarna.

I fråga om behov av dispens enligt artskyddsförordningen för det insamlade av grodor som krävs för att genomföra den planerade evakueringen som redogjorts för under huvudförhandlingen har Trafikverket, i det fall domstolen finner att sådan krävs, i andra hand yrkat att artskyddsdispens för denna åtgärd ska beviljas.

TRAFIKVERKETS FÖRSLAG TILL VILLKOR

Trafikverket har slutligt föreslagit följande villkor.

Allmänt villkor

1. Vattenverksamheterna ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med ansökan och därtill bifogade handlingar samt vad Trafikverket i övrigt angett eller åtagit sig i målet, såvida inte annat framgår av domen.

Arbeten i vattenområde

2. Alla arbeten i vattenområde som kan innebära risk för grumling eller sedimentationsflykt ska utföras med grumlingskydd oavsett tidpunkt på året. Skyddsåtgärderna ska bestämmas, kontrolleras och redovisas inom ramen för kontrollprogram.
3. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att medge undantag från användandet av skyddsåtgärder vid grumlande arbeten om sådana åtgärder inte behövs för upprätthållandet av en god vattenmiljö.
4. Utfyllnader i vattenområde ska ske med massor vars föroreningshalt understiger nivåerna för ”Mindre än ringa risk” (MRR) i enlighet med Naturvårdverkets Handbok 2010:1 ”Återvinning av avfall i anläggningsarbeten”.

Infiltration

5. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att närmare bestämma villkoren för infiltration.

Grundvattenbortledning

6. För de schakter i jord som finns angivna i tabellen nedan får under byggskedet erforderlig mängd grundvatten bortledas för att temporärt avsänka grundvattennivån till som lägst det värde som finns angivet i kolumnen benämnd dräneringsnivå byggskede.

	Anläggningsdel	Dräneringsnivå byggskede (RH 2000)
Vårbybroarna	Brostöd, Tegelbruksvägen (stödgrupp S2, S3)	-1,9
	Brostöd, östra strandkanten (stödgrupp S8)	-3,8
	Brostöd, Vårby Allé (stödgrupp S9, S10)	-1,6
	Brostöd GC-bro 14A	-1,0
	187 (Fittja)	-1,7
	188 (Vårby)	-2,0

Tpl Duv-berget	Förskärning Huvudtunnlar	+34
	Bro 14Q	+27,5
	Broar Gömmarravinen	+11 som lägst
	Stödmurar norr Gömmarravinen	+30 som lägst

7. För det fall att grundvattenbortledningen i någon av de schakter som omfattas av villkor 6 skulle innebära ett underskridande av den lägsta tillåtna nivån så är Trafikverket skyldigt att vidta åtgärder för att innehålla den reglerade grundvattennivån.
8. Mark- och miljödomstolen överläter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att vid behov och inom ramen för kontrollprogram istället bestämma den lägsta grundvattennivån för bortledningen i de schakter som omnämns i villkor 6.

Skydd av groddjur

9. Trafikverket ska
- Evakuera grodor från arbetsområdet. Detta ska ske innan lekperiodens start.
 - Stängsla av arbetsområdet med grotskydd.
10. Ett kontrollprogram ska också upprättas för säkerställande av att några groddjur inte förekommer inom arbetsområdet.

Utsläpp till vatten

11. Länshållningsvatten från jord- och bergschakter under byggskedet ska före infiltration i mark eller utsläpp till recipient genomgå den rening som är befogad utifrån vattnets förväntade eller konstaterade beskaffenhet med hänsyn till risken för negativ påverkan på miljön och människors hälsa samt för den kvalitet som behövs för upprätthållandet av en god vattenmiljö.

12. Föroreningsgraden i det länshållningsvatten som antingen infiltreras eller släpps ut får inte överskrida de halter som framgår av tabellen nedan bestämda som riktvärden och beräknade som rullande medelvärden över 30 dagar.

PARAMETER	RIKT-VÄRDE		
pH	6,5 – 8,5		
Suspenderade ämnen	60 mg/l		
Kväve (N _{total})	5 mg/l		
Oljeindex	1 mg/l		
PAH-6	1 µg/l		
Bly	3 µg/l		
Kadmium	0,1 µg/l		
Koppar	15 µg/l		
Krom	10 µg/l		
Kvicksilver	0,04 µg/l		
Nickel	30 µg/l		
Zink	45 µg/l		
Fosfor	80 µg/l		
PFAS11	<i>ng/l</i>	<i>Lägsta möjliga halt med bästa tillgängliga teknik</i>	<i>Dock ej över 90 ng/l</i>
PFOS	<i>ng/l</i>	<i>Lägsta möjliga halt med bästa tillgängliga teknik</i>	<i>Dock ej över 20 ng/l</i>
PFOA	<i>ng/l</i>	<i>Lägsta möjliga halt med bästa tillgängliga teknik</i>	<i>Dock ej över 20 ng/l</i>

13. För det fall att föroreningsgraden i det länshållningsvatten som antingen infiltreras eller släpps ut i enlighet med villkor 12 skulle innebära att den tillåtna nivån överskrids så är Trafikverket skyldigt att vidta åtgärder för att innehålla de angivna riktvärdena.

14. Mark- och miljödomstolen överläter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått för hantering av länshållningsvatten. I detta mandat ingår befogenheten att besluta om att visst länshållningsvatten inte ska behöva genomgå t.ex. avskiljning av olja, partiklar och pH; det senare under förutsättning att vattnet kan visas sig vara av en sådan kvalitet att denna avskiljning inte behövs.

I andra hand har Trafikverket yrkat att den andra meningen i villkor 14 stryks.

Buller

15. Bullret från den byggverksamhet som har ett samband med vattenverksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus som riktvärde inte överstiger

- 45 dBA i bostäder helgfri måndag–fredag kl. 07.00–22.00
- 40 dBA i undervisningslokaler helgfri måndag–fredag kl. 07.00–19.00
- 35 dBA i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–19.00
- 30 dBA i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00
- 30 dBA i bostäder alla dagar kl. 22.00–07.00

Den maximala ljudnivån inomhus får nattetid, kl. 22.00–07.00, som riktvärde inte överstiga 45 dBA i bostäder.

16. Vad gäller det ekvivalenta riktvärde som enligt villkor 15 gäller i bostäder under lördagar och söndagar så får detta riktvärde överskridas vid 15 sammanhängande lördagar och söndagar mellan 07.00–19.00 beräknat under ett kalenderår. Det ekvivalenta riktvärdet inomhus ska då istället bestämmas till 45 dBA. Dessa överskridanden får inte ske vid jul-, nyårs-, påsk, eller midsommarhelger.

17. Trots vad som anges i villkor 15 får arbeten som medför buller också överskrida angivna värden helgfri måndag–fredag kl. 07.00–19.00 efter samråd med tillsynsmyndigheten. Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.

18. Riskeras överskridande av de bullernivåer inomhus som gäller enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser 2004:15 under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska möjlighet till tillfälligt boende, alternativt tillfällig vistelse, erbjudas. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor in-

nan arbetet påbörjas. Även om riktvärdet inte överskrids ska evakuering erbjudas om särskilda behov föreligger, till exempel till boende med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna.

19. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått angående buller.

Vibrationer

20. Vid vibrationsalstrande arbeten ska Trafikverket under byggskedet tillämpa:
- Svensk Standard SS 460 48 66:2011, Vibration och stöt - Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader
 - Svensk Standard SS 02 52 11, Vibration och stöt – Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader orsakade av pålning, spontning, schaktning och packning
 - Svensk Standard SS 02 52 10, Vibration och stöt – Sprängningsinducerade luftstöt vågor - Riktvärden för byggnader
 - Svensk Standard SS 460 48 60 Vibration och stöt – Syneförrättning – Arbetsmetoder för besiktning av byggnader och anläggningar i samband med vibrationsalstrande verksamhet

Uppfyllande av skyddsföreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde

21. Inom primär zon ska återanvändning av massor uppfylla krav enligt ”Mindre än ringa risk” (MRR) i enlighet med Naturvårdverkets Handbok 2010:1 Återvinning av avfall i anläggningsarbeten eller i vart fall ha samma föroreningshalt som de naturliga bakgrundsvärdena. Återanvändning av massor med halter över MRR upp till ”Känslig markanvändning” (KM) kan dock bli aktuellt efter en platsspecifik bedömning och godkännande från tillsynsmyndigheten.

22. Inom sekundär zon ska återanvändning av massor uppfylla krav enligt KM i enlighet med Naturvårdverkets vägledning Riktvärden för förorenad mark samt

underskrida kriterier för utlakning för inert avfall enligt Naturvårdsverkets föreskrifter 2004:10 om deponering, kriterier och förfaranden för mottagning av avfall vid anläggningar för deponering av avfall” eller i vart fall ha samma föroreningshalt som de naturliga bakgrundsvärdena. Återanvändning av massor med halter över KM upp till ”Mindre känslig markanvändning” (MKM) kan dock bli aktuellt efter en platspecifik bedömning och godkännande från tillsynsmyndigheten.

23. Återanvändning av massor inom naturreservat ska uppfylla krav enligt KM i enlighet med Naturvårdsverkets vägledning Riktvärden för förorenad mark samt underskrida kriterier för utlakning för inert avfall enligt Naturvårdsverket 2004:10 Naturvårdsverkets föreskrifter om deponering, kriterier och förfaranden för mottagning av avfall vid anläggningar för deponering av avfall.
24. Externa massor som införs och används inom arbetsområdet ska uppfylla kraven i villkoren 21–23 samt underskrida kriterier för utlakning för inert avfall enligt Naturvårdsverket 2004:10 Naturvårdsverkets föreskrifter om deponering, kriterier och förfaranden för mottagning av avfall vid anläggningar för deponering av avfall.
25. Bottenmassor som schaktas/muddras upp ska inte återanvändas inom arbetsområdet och hanteringen ska följa Havs och Vattenmyndighetens vägledning 2018:19 Miljökvalitetsnormer för vatten vid tillsyn och provning och Naturvårdsverkets handbok 2010:1 Återvinning av avfall i anläggningsarbeten.
26. Upplag av massor inom primär skyddszon (50 m från strandkant) får inte ske annat än kortvarigt i samband med omlastning eller om de genom kontroll visats vara rena och ska användas vid utfyllnad eller annat anläggningsarbete.

Kontrollprogram

27. Trafikverket ska senast tre månader innan den tillståndspliktiga verksamheten eller den till vattenverksamheten relaterade byggverksamheten påbörjas överenskommit med tillsynsmyndigheterna och upprätta reviderat kontrollprogram. Kontrollprogrammen ska hållas aktuella och får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras allteftersom verksamheten fortskrider.

MOTPARTERNAS INSTÄLLNING

Länsstyrelsen i Stockholms län (länsstyrelsen) har tillstyrkt ansökan under förutsättning att spridningen av klorerade lösningsmedel omhändertas på erforderligt sätt, samt har haft vissa synpunkter i fråga om villkor.

Bygglovs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommun (nämnden) har inte haft något att erinra mot yrkandena men har haft synpunkter i fråga om villkor.

Tullinge Segelsällskap (segelsällskapet) har inte haft något erinra mot ansökan under förutsättning att de blir ersatta för den nyttjanderätt från 1955 som påverkas av ansökan. Segelsällskapet har vidare haft vissa synpunkter i fråga om villkor.

Parter i övrigt har inte anfört hinder mot ansökan i sig men har lämnat vissa synpunkter i fråga om villkor och skyddsåtgärder samt samråd och möjlighet att senare begära ersättning för eventuell skada.

TRAFIKVERKETS UTVECKLING AV TALAN

Trafikverket har fört sin talan i enlighet med vad som anges i ansökan, domsbilaga 1, samt i komplettering daterad 11 februari 2022, domsbilaga 2.

Ansökan har därtill innan huvudförhandling kompletterats med resultat av provtagning på fastigheten Varvet 1 vad gäller misstänkt förorening av klorerade lösningsmedel, samt förslag för riktvärden för PFAS.

Det ska noteras att i ansökan benämnd trafikplats Gömmaren under målets handläggning har bytt namn till trafikplats Duvberget samt att Masmotunneln på samma sätt nu anges som Bergtunnlar vid Masmö.

MOTPARTERNAS UTVECKLING AV TALAN

Efter Trafikverkets bemötande av inkomna synpunkter efter kungörelsen (se vidare nedan) kvarstår i huvudsak följande yrkanden och tvistigheter.

Länsstyrelsen har i huvudsak anfört att det finns förekomster av klorerade lösningsmedel i grundvattnet i området som har sin grund i att den verksamhet som tidigare fanns på området använde sig av sådana. Eftersom klorerade lösningsmedel kan transporteras långa sträckor är det oklart hur stor och utbredd föroreningen är. Det är inte uteslutet att den aktuella verksamheten kan medföra att det förorenade vattnet flyttar sig till nya områden, vilket innebär att verksamheten får anses tillföra föroreningar.

Länsstyrelsens har vidare anfört att föroreningar av både PFAS och PFOS finns utbredda i området och att riktvärdena i villkorsförslag 12 för PFAS och PFOS bör sänkas till de värden som framgår av Sveriges geologiska undersöknings (SGU:s) nya riktlinjer. Det kan därutöver noteras att dricksvattenförekomster anses inneha ett extra starkt skydd och att det måste bevisas att en verksamhet inte skadar människors hälsa. Även om den aktuella verksamheten i sig inte tillför någon ny PFAS eller PFOS kan pumpande av vatten medföra att dricksvattentäkterna drar till sig vatten från nya områden, vilket kan leda till att nya föroreningar alltså tillförs.

Länsstyrelsen har yrkat ersättning för rättegångskostnader med 171 200 kronor.

Nämnden i Huddinge kommun har framfört synpunkter avseende villkorsförslag 14. Nämnden vill kunna meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått om länshållningsvatten samt om ytterligare justeringar och parametrar avseende

villkorsförslag 12 vid särskilda omständigheter. Därtill vill nämnden att villkorsförslag 27 justeras genom att en mening om att kontrollprogrammet ska godkännas av tillsynsmyndigheten innan byggstart läggs till.

Segelsällskapet har i första hand yrkat att Trafikverket bygger en ersättningsanläggning med mastkran och småbåtshamn i Vårbyfjärden eller dess närområde för nyttjande av de som idag använder de anläggningar som ska tas bort. I andra hand har segelsällskapet yrkat att Trafikverket ersätter segelsällskapet med 6 miljoner kronor inklusive moms så att segelsällskapet kan ombesörja att en ersättningsanläggning uppförs i Vårbyfjärden eller dess närhet. I tredje hand har segelsällskapet yrkat att Trafikverket ersätter segelsällskapet med 8 miljoner kronor så att segelsällskapet kan bygga om sina båtskjul så att de kan förvara motorbåtar i stället för segelbåtar. Segelsällskapet har därtill yrkat att tillståndet ska förenas med villkor att passagen ut till Mälaren under Vårbybron dels som huvudregel inte stängs av från den 1 maj till den 1 oktober, dels att öppningen vid passagen minst ska vara 4,5 x 4,5 meter stor. Därutöver bör tillståndet förenas med ett villkor eller ett åtagande om att Trafikverket ska meddela båtklubbarna inom området för Tullingesjön samt Albysjön i god tid när avsteg från huvudregeln om att passagen ska vara öppen den 1 maj till den 1 oktober måste göras.

Segelsällskapet har yrkat ersättning för rättegångskostnader med ett belopp om 153 812 kr inklusive moms.

KM2 Property AB, SKR Lager 34 KB SKR Lager 30 KB (härefter Spendrups) har yrkat att tiden för anmälan om oförutsedd skada ska sättas till 20 år från arbetstidens utgång samt att Trafikverket åläggs att årligen mäta Vårby källas kapacitet samt källvattnets kvalitet under motsvarande period.

Spendrups har begärt ersättning för sin rättegångskostnad med 136 240 kr exkl. mervärdesskatt, att fördelas med 1/3 på respektive bolag.

Fastighets AB Fågelviksvägen och Stendörren Botkyrka Handel AB (Stendörren) har yrkat ersättning för rättegångskostnader relaterade till fastigheterna Varvet 1, fram till dess att denna löstes in, Varvet 2 samt Tegelbruket. Kostnaderna uppgår till sammanlagt 105 588 kr, varav 100 800 kr för ombudsarvode (36 timmar) och icke avdragsgill moms, 4 788 kr.

TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE

Efter målets kungörelse och därefter inkomna synpunkter har Trafikverket bemött dessa synpunkter sammanfattningsvis enligt följande.

Inledning

Trafikverket vill inledningsvis förtydliga att man valt att pröva tillståndsansökan med en tillämpning av 11 kap. 23 § miljöbalken. Syftet med bestämmelsen är att undvika dubbelprövning av vissa vattenverksamheter som ingår som delar av större verksamheter och som då provas i annan ordning. I detta fall enligt väglagen. Prövningen omfattar därför bara vissa begränsade delar av vägprojektet Tvärförbindelse Södertörn, företrädesvis sådan byggnation i vattenområde och sådan grundvattenbortledning som är tillståndspliktig enligt 11 kap. miljöbalken.

Domstolens uppgift blir här främst att bestämma vilka villkor och andra bestämmelser som ska gälla för dessa verksamheter. Enligt praxis från Mark- och miljööverdomstolen är det dock också möjligt att inom ramen för prövningen av vattenverksamheten även villkorsreglera buller, vibrationer och utsläpp till vatten.

Redan i samband med att miljöbalken och dess följdlagstiftning infördes i slutet av 1990-talet så förhölls sig Lagrådet kritiskt till denna uppdelade prövning enligt sektorslagstiftning och miljöbalk. Även vid de lagändringarna om miljöbedömningar om infördes i balken från den 1 januari 2018 så påtalade Lagrådet på nytt att kopplingen mellan de parallella regelverken är svår att överblicka, och att det för att underlätta förståelsen skulle vara önskvärt med en generell översyn av sambandet mellan miljöprövningsbestämmelserna i miljöbalken och de olika sektorslagarna. Det

kan således vara förknippat med viss svårighet att skilja ut den prövning av Tvärförbindelse Södertörn som nu framför allt sker i vägplan men även till viss del sker inom ramen för denna tillståndsprövning avseende vattenverksamhet.

Den samlade remissfloran bekräftar också denna bild. Det saknas t.ex. laglig grund för domstolen att inom ramen för den nu aktuella prövningen villkora tillåtligheten eller tillstånd i sig utifrån vissa framförda krav eller förutsättningar. Frågor kring dagvattenanläggningar för driften av den framtida vägen hör hemma i prövningen av vägplanen. Lokalisering, markåtkomst, intrångsersättning, markanvändning och konsekvenser från eller skyddsåtgärder för driften av den färdiga väganläggningen hör samtliga hemma i prövningen av vägplanen. Vad gäller de frågor kring masshantering och förorenade områden som framför allt lyfts av tillsynsmyndigheterna har dessa enbart egentlig relevans i målet i förhållande till uppfyllandet av skydds-föreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Givetvis försöker Trafikverket i görligaste mån att vara behjälpligt med att besvara alla de frågor som nu spelas in kring den totala omgivningspåverkan från projektet Tvärförbindelse Södertörn, men detta i sig innebär ju inte att frågorna omfattas av prövningen.

Yttranden av MSB, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten och SMHI
Dessa yttrande föranleder ingen kommentar från Trafikverkets sida.

Yttrande av Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har anfört att bolaget inte har någon erinran mot att verksamheten tillåts under förutsättning att dess anläggningar i området inklusive driften och skötseln av dem inte hindras eller påverkas. Trafikverket hänvisar här till den redogörelse om förhållandet mellan prövning i vägplan och prövning av tillstånd enligt miljöbalken som finns under inledningen till detta yttrande. Någon laglig möjlighet att på detta sätt villkora tillståndet föreligger inte.

Av underlaget till vägplanen framgår också att Trafikverket har kännedom om bolagets ledningsnät. Vederbörlig hänsyn till detta nät kommer också att vara styrande för vägbyggnadsprocessen i aktuella delar. Ambitionen är dessutom att Trafikverket ska ha en löpande dialog med bolaget under projekteringen och genomförandet av vägbyggnationen.

Yttrande av Söderenergi AB

Den nyttjanderätt som Söderenergi AB lyft fram i sitt yttrande kommer inte att beröras av vattenverksamheten.

Yttrande av Sjöfartsverket

Alla de skyldigheter för Trafikverket som Sjöfartsverket nu lyfter fram i sitt yttrande kring bland annat rapportering av ombyggnadsarbetenas påbörjan och förändrad strandlinje samt sjömätning av bottenpografi m.m. kommer i sin helhet att beaktas och följas. Ambitionen är dessutom att Trafikverket ska ha en löpande dialog med Sjöfartsverket under projekteringen och genomförandet av vägbyggnationen vad gäller frågor kring projektets påverkan på sjöfarten.

Yttrande av Tullinge båtsällskap

Trafikverket kommer att säkerställa att en vattenförbindelse från Albysjön samt Fittjaviken och vidare till Mälaren hålls öppen för båttrafik årligen under en period från 1 maj till och med den 1 oktober och detta under hela den tiden som byggnation av de nya Vårbybroarna pågår. Några enstaka tidsmässigt kortare avstängningar kan dock komma behövas även under den period som vattenförbindelsen hålls öppen. Detta till exempel vid vissa arbetsmoment som kan innebära fara för passerande båttrafik. Förbindelsen kommer att ha en öppning på minst 4 x 4 meter så att även motorbåtar ska kunna passera. Vad gäller frågan om en sådan vattenförbindelse se även Trafikverkets kommentar till yttrande av Tullinge segelsällskap.

Yttrande av Bygglövs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommun

Trafikverket noterar att nämnden tillstyrker ansökan.

Allmänt - Nämnden anser att det bör finnas ett villkor som definierar skillnaden mellan bygg- och driftskede, likt vad som beslutats om i andra infrastrukturprojekt. Trafikverket har kännedom om att denna typ villkor till exempel reglerats inom ramen för tillstånden avseende utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholm. Det finns dock åtskilliga tillståndsdomar för större infrastrukturprojekt där sådana villkor överhuvudtaget inte förekommer t.ex. för projekt Västlänken.

Trafikverket anser att det inte finns några behov av att – i vart fall inom ramen för den nu aktuella prövningen - i villkor definiera vad som är ett bygg- eller ett driftskede. I första hand därför att det redan av yrkandena framgår att den grundvattenbortledning som föranleds av utförandet av brostöd, dagvattendamm, stödmurar och övrig grundläggning bara sker tillfälligt i temporära schakt. Utifrån denna formulering är det ju uppenbart att denna verksamhet enbart kommer att utföras under en byggnation. Även för utförandet av förskärning i berg till Masmotunneln sker en tillfällig grundvattenbortledning, men här har Trafikverket även valt formuleringen därefter. Detta för att tydligt markera att det i detta fall blir fråga om att permanent bortledning. Även här står det således klart att denna vattenverksamhet behövs för driften av vägen.

Dessutom kan det vara svårt att definiera vad som egentligen är att betrakta som bygg- respektive driftskede när en prövning, som i detta fall, bara berör arbeten för vissa företrädesvis tillfälliga vattenverksamheter inom ramen för ett större vägprojekt som huvudsakligen prövas enligt väglagen. Byggnationen av den ny E4/E20 kommer ju att fortgå många år efter det att de tillfälliga vattenverksamheterna avslutats.

Buller - Nämnden anser att Trafikverket för sina ursprungliga förslag till villkor 14 och 15 inte tillräckligt tydligt har motiverat varför det finns ett behov av att frånga de nivåer på riktvärden som framgår av Naturvårdsverkets allmänna råd 2014:15. Man menar att bullersituationen i det redan utsatta området inte får förvärras. Som framgår på s. 28 i Trafikverkets ansökan, aktbilaga 1, så är orsaken till de föreslagna avstegen i dessa villkor att den nu aktuella ombyggnaden av E4/E2 måste

vara färdiga redan till 2030. En forcering av de vattenrättsliga arbetena blir således nödvändig för att kapaciteten avseende väganläggningen E4 Förbifart Stockholm, som öppnar det sistnämnda året, ska kunna nyttjas fullt ut.

Nämnden framhåller att sådana avsteg i stället bör bestämmas genom samråd alternativt genom ett godkännande från tillsynsmyndighet utifrån en tillämpning av det ursprungliga förslaget till villkor 16.

Orsaken till att Trafikverket nu föreslår avsteg redan i sina förslag till bullervillkor i målet är bland annat en kritik som tidigare riktats mot verket från Länsstyrelsen i Västra Götaland. Detta inom ramen för en överprövning av en ansökan om bullerdispens för projekt Västlänken.

Masshantering - Precis som Huddinge kommun noterat har tyvärr vissa felskrivningar och en felaktig hänvisning smugit sig in ansökan med villkor. Det är följande förkortningar som ska gälla:

- mindre än ringa risk ska förkortas (MRR) och inte (MMR)
- mindre känslig markanvändning ska förkortas (MKM) och inte (MKN).

Nämnden har även förtydligat att begreppen MKM och känslig markanvändning (KM) inte kan härledas från Naturvårdverkets Handbok 2010:1 "Återvinning av avfall i anläggningsarbeten". Trafikverket tar tacksamt emot dessa påpekanden. Förslagen till villkor har justerats i enlighet härmed.

Nämnden har också efterfrågat ett förtydligande kring hanteringen av massor. Trafikverket har sedan denna ansökan lämnades in gjort en översyn av sin masshantering inom Östra Mälarens vattenskyddsområde. Detta arbete har bland annat föranletts av den översyn som Naturvårdsverkets gjort av sin handbok 2010:1 "Återvinning av avfall i anläggningsarbeten". Syftet för denna översyn har varit att massor ska nyttjas på ett mer hållbart och ändamålsenligt sätt. Trafikverkets revideringar av sina arbetssätt har här föranlett vissa ändringar av förslagen till villkor för aktuellt

vattenskyddsområde. Förhoppningen är en förbättrad hänsyn till skyddet för vattenskyddsområdet och nyttjande av massor som resurs. Trafikverket delar också nämndens uppfattning att syraproducerande sulfidberg som utgångspunkt inte ska användas för utfyllnader. Vad gäller denna typ av berg i förhållande till projektets masshantering så kommer alla bergmassor där misstanke om sulfidmineraliseringar förekommer att provtas i samband med schaktarbeten. För att kunna bedöma omgivningspåverkan och potentiella miljörisker relaterat till en eventuell hantering och nyttjande av bergmaterial med sulfidmineraliseringar har Trafikverket idag ett pågående samarbete med en forskargrupp i tillämpad geokemi vid Luleå tekniska universitet. Syftet med detta forskningssamarbete är att gemensamt öka kunskapen kring geologiska, mineralogiska, geokemiska och kemiska interagerande processer relaterade till sådant bergmaterial. Detta för att utveckla prediktionsmetoder för hantering av omgivningspåverkan och miljörisker.

Det finns dock idag inte något behov av villkor eller förtydliganden i övrigt kring skyddsåtgärder m.m. för hantering av sulfidberg. För det fall sådant berg skulle upptäckas kommer projektet löpande att tillämpa den kunskap som nu tas fram av Luleå tekniska universitet. Trafikverket anser därför att det varken finns ett behov av villkor eller att det överhuvudtaget skulle vara lämpligt med en sådan reglering. Samarbetet med Luleå tekniska universitet får här ses som en direkt tillämpning av försiktighetsprincipen.

Trafikverket förtydligar att massor enligt förslaget till villkor 24 omfattar avfall. En anmälan om återanvändning av avfall kommer att upprättas till berörd kommun. Vad gäller frågan om bedömning och hantering av sulfidberg saknas det ett behov av villkorsreglering. En sådan reglering är inte heller lämplig. Om domstolen skulle finna det befogat med ett sådant villkor kan Trafikverket acceptera ett generellt utformat villkor som stipulerar att sulfidförande berg inte får orsaka försurning. Detta i enlighet med nämndens förslag.

Föroreningar - Med anledning av vissa påpekanden från nämnden vill Trafikverket förtydliga att alla typer av arbeten som innebär schakt i eller intill förorenade områden kommer att anmälas till tillsynsmyndigheten. Detta kommer att ske i samband med byggskedet och antingen av Trafikverket eller av den byggtreprenör som upphandlats. Trafikverket kommer också att vid byggstart ha en tillräcklig kunskap om både föroreningsgraden och också om grundvattenförhållandena i markområden för schakter. Eventuella föroreningar kommer också att omhändertas och de åtgärder som då genomförts kommer att redovisas till tillsynsmyndigheten.

Vad gäller de frågor kring infiltration som nämnden belyser så är det osannolikt att ett eventuellt tillstånd för infiltration kommer att behöva tas i bruk. Yrskandet är här endast en försiktighetsåtgärd. Om en temporär infiltration dock kommer att behövas kommer den i första hand att utföras i något av de grundvattenrör som projektet redan installerat. Det vatten som infiltreras kommer då om möjligt att hämtas från en närliggande brandpost.

De risker som nämnden påpekat kring mobilisering av befintliga föroreningar vid denna typ av infiltrationsverksamhet är i allra högsta grad reell och något som Trafikverket också kommer att behöva förhålla sig till innan en infiltration kan påbörjas. Trafikverket kommer även här att redovisa ett kunskapsunderlag för tillsynsmyndigheten.

Utsläpp till vatten - Vad gäller de frågor som nämnden tar upp i förhållande till de riktvärden avseende utsläpp av länshållningsvatten som Trafikverket föreslagits i villkor 12, så har Trafikverket beaktat Huddinge kommuns jämförelsevärden vid framtagandet av de aktuella villkorsförslagen.

Vad gäller påverkan på miljö kvalitetsnormer så är det projektets bedömning att de aktuella utsläppen av länshållningsvatten inte påverkar möjligheten att uppnå den status eller potential som vattnet i de mottagande vattenförekomsterna ska ha enligt en miljö kvalitetsnorm. Utsläppens förhållanden till denna status eller potential kommer att löpande att kontrolleras under hela byggprocessen.

Nämnden har här även lyft frågor kring bästa möjliga teknik för rening av länshållningsvatten. En mängd olika tekniker finns tillgängliga för rening. I SBUF:s 12655 ”Hantering av länsvatten i anläggningsprojekt- Användbar teknik och upphandlingsfrågor” görs en uppdelning i fem olika tekniknivåer för rening av länshållningsvatten, från enkel billig teknik till mer avancerad och dyrare. I rapporten ges också förslag på provtagnings- och kontrolltekniker. Trafikverket har en mycket god kännedom om dessa förhållanden. Men det är idag, trots tillgänglig kunskap, alltför tidigt att redan inom ramen för denna ansökan närmare ange vilka faktiska reningstekniker som kommer att användas för projektets hantering av länshållningsvatten.

Omhändertagandet av länshållningsvatten ska kunna hantera varierande mängder nederbörd, en föroreningsgrad som ständigt ändras både till typ och också koncentration, platserna för reningsanläggningarna kommer ständigt att behöva förnyas med tillgång till ytor m.m. Dessutom måste man effektivt kunna få bort vattnet från schakter och arbetsområden utifrån arbetsmiljöhänsyn. De tekniska lösningar som kan tillmötesgå denna kravställning kan varken projekteras slutligt eller definieras ekonomiskt innan Trafikverket har handlat upp sin byggtreprenör.

Trafikverkets utgångspunkt vid förslaget till villkor 12 är därför att den valda villkorskonstruktion - med ett angivande av vissa ämnen och halter för länshållningsvattnet - ger ett uttryck för de kvalitetskrav som den framtida reningstekniken minst måste klara av. Vilka faktiska metoder som sedan ska användas för att uppnå detta ligger sedan inom ramen för entreprenörens frihet samt Trafikverket och tillsynsmyndigheten gemensamma arbete med kontrollprogram. På detta sätt uppnås en nödvändig flexibilitet där man undviker onödigt tidiga lösningar vid vissa teknikval - som sedermera kanske visar sig tekniskt eller ekonomiskt svåra att genomföra - samtidigt som man ger incitament och utrymme för en teknikutveckling.

Nämnden har också tagit upp frågor kring det urval av ämnen som kommer att analyseras enligt förslaget till villkor 12. Trafikverkets har här framför allt valt att analysera de normalt förekommande ämnen från jord- och bergschakter på land som kan påverka statusen hos de vattenförekomster som blir recipienter av länshållningsvatten.

För att bemöta nämndens frågeställning kring ett förtydligande av de skyldigheter som gäller för Trafikverket om riktvärdena för länshållningsvattnet överskrids så har Trafikverket föreslagit ett helt nytt villkor 13. Villkoret reglerar en skyldighet för Trafikverket att vidta åtgärder för det fall att riktvärdena överskrids. Den eller de reningstekniker som slutligen väljs kommer också att säkerställas att ytterligare kapacitet för rening ska kunna vidtas för det fall den ursprungliga nivån på reningstekniken inte skulle klara av att innehålla riktvärdena.

Områdesskydd - Nämnden har lyft frågor kring kompensationsåtgärder. Trafikverket har i dialog med Huddinges kommunekologer tillika reservatsförvaltare tagit fram förslag till kompensationsåtgärder för det intrång och den påverkan i övrigt som sker i Gömmarens naturreservat.

Yttrande av Region Stockholm

Vattenverksamhetens påverkan på tunnelbanan - Det finns en pågående dialog mellan regionen och Trafikverket angående Tvärförbindelse Södertörns förhållande till tunnelbanans anläggning och driften av den. Behov finns att teckna ett eller flera avtal för att reglera frågor om t.ex. gemensam skyddszon och villkor för åtgärder i denna samt ansvar för eventuella skador och ersättningar. De frågor som dessa avtal ska belysa har dock ingen anknytning till vattenverksamheten. Detta har även berörts under inledningen till detta yttrande. Avtalsfrågorna har sin hemvist i processen med vägplan och Trafikverket hänvisar dit. Trafikverket ser inte heller på vilken laglig grund som ett eventuellt tillstånd för vattenverksamhet skulle kunna villkoras på att ett sådant avtal tecknas.

Spårväg Syd - Trafikverket kan konstatera att Region Stockholms yttrande inte innehåller någon mer specifik tidplan över planeringsprocessen och genomförandet av Spårväg Syd.

Det är i och för sig teoretiskt möjligt att anläggandet av dessa båda infrastrukturprojekt kan komma att ske samtidigt, men då utifrån helt olika genomförandehorisonter. Trafikverkets vattenverksamheter är också i huvudsak tillfälliga och de kommer att utföras tidigt under projektets framdrift. Utifrån de båda projektens tidsplanering så bedömer Trafikverket idag att de vattenverksamheter som prövas i denna ansökan kommer att vara genomförda när väl byggnationen för Spårväg Syd inleds.

Vad gäller övriga frågor kring projektens gemensamma omgivningspåverkan så har Trafikverket goda erfarenheter av samordning mellan större infrastrukturprojekt i Stockholmsområdet. Som exempel kan nämnas samarbetet mellan Stockholms stads projekt Slussen och Trafikverkets projekt Getingmidjan samt projekt E4 Förbifart Stockholms samordning med anläggandet av de nya sträckningarna för tunnelbanan. Trafikverket anser också att det är av stor vikt att samverkan mellan regionen och Trafikverket fördjupas i de nu aktuella frågorna men det är ännu för tidigt att närmare konkretisera ett sådant samarbete och det är framförallt inte möjligt att hantera dessa frågor inom ramen för denna tillståndsansökan.

Yttrande av Tullinge segelsällskap

Yrkanden och bestridanden m.m. - Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen avvisar Tullinge segelsällskaps ersättningsyrkanden.

Trafikverket bestrider segelsällskapets yrkande om rättegångskostnader.

Trafikverket medger segelsällskapets yrkande om passage ut till Mälaren under E4 med den ändringen att passagen inte får stängas av under perioden 1 maj till och med den 1 oktober varje år. Så som slutligen framställts under huvudförhandlingen

bör detta dock inte villkorsregleras i målet. I sådant fall inom ramen för det allmänna villkoret. Avseende öppningens storlek kan Trafikverket i nuläget inte medge en större öppning än om 4 x 4 meter.

Frågor om ersättning m.m. - Det är i målet ostridigt att Tullinge segelsällskap har en nyttjanderätt att bedriva verksamhet med båtplatser och mastkran framförallt på fastigheten Huddinge Haga 1:108. Fastigheten ägs av Huddinge kommun. Segelsällskapets verksamhet bedrivs på en landtunga i nära anslutning till de nuvarande Vårbybroarna. Den aktuella landtungan där segelsällskapet idag bedriver sin verksamhet kommer helt att försvinna. Detta med anledning av ianspråktagande av mark med permanent vägrätt för den ombyggda E4/E20 med en helt ny Vårbybro på platsen. Borttagandet av landtungan kräver även tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken.

Även om Trafikverket skulle få tillstånd från mark- och miljödomstolen att riva ut den aktuella landtungan så innebär inte detta att verket även får den nödvändiga markåtkomsten till exempelvis fastigheten Huddinge Haga 1:108 för att byggnationen av den nya Vårbybron ska kunna genomföras. Trafikverket har här inte heller möjlighet att få sådan markåtkomst genom miljöbalkens regler om särskild tvångsrätt för vattenverksamheter enligt 28 kap. 10 § miljöbalken. Denna bestämmelse omfattar nämligen inte markintrång från väg- eller järnvägsbyggande. Markåtkomst avseende den aktuella ombyggnaden måste således ske genom uppkomsten av vägrätt enligt 31 § väglagen. Detta är också det normala förfarandesättet vid alla Trafikverkets vägprojekt och detta oavsett om projekten även behöver tillstånd enligt miljöbalken.

När Trafikverket fått sådan vägrätt framgår det av 55 § väglagen att fastighetens ägare är berättigad till intrångsersättning och ersättning för annan skada. Detta motsvarar i sig vad som gäller enligt expropriationslagen och även nyttjanderättshavare har ersättningsrätt, jfr till exempel NJA 1968 s. 488, 1970 s. 412 och 2021 s. 676. Det får också anses ostridigt mellan Trafikverket och segelsällskapet att en rätt till ersättning föreligger med anledning av det kommande vägrättsintrånget och förhandlingar kring denna fråga har också förevarit. Dock är parterna idag inte överens

om ersättningens omfattning. Förhoppningen från Trafikverkets sida är dock att en överenskommelse ska kunna uppnås.

Om en överenskommelse inte blir möjlig följer det av 66 § väglagen att segelsällskapet har att väcka talan vid mark- och miljödomstol. Sådan talan väcks genom stämning. Ett sådant stämningsförfarande förutsätter dock att vägrätt uppkommit bland annat genom en fastställd plan.

De ersättningsyrkanden som segelsällskapet nu väckt i detta mål är således i sin helhet att hänföra till de kommande vägrättsinträngen utifrån väglagen. Då mark- och miljödomstolen endast kan pröva yrkanden om ersättning för vägrättsintrång efter stämning enligt väglagen så saknar domstolen idag laglig möjlighet att pröva ersättningsanspråken. Dessa måste därför avvisas. Ersättningsregeln i 31 kap 16 § miljöbalken kan inte heller tillämpas då den endast är hänförlig till sådan markåtkomst som skett enligt 28 kap. miljöbalken.

Med hänvisning till att domstolen inte kan pröva dessa ersättningsfrågor saknas det anledning för Trafikverket att inom ramen för skriftväxlingen i detta mål närmare kommentera innehållet i aktbilagorna 31-36. Detta då underlag i dessa bilagor till yttrandet sin helhet synes vara relaterade till segelsällskapets rätt till ersättning enligt väglagen samt även ersättningsrättens ekonomiska omfattning, det vill säga frågor som inte kan prövas i målet.

Sakägare - Segelsällskapet menar att deras nyttjanderätt till den mastkran och de båtplatser som nu kommer att försvinna legitimerar dem som sakägare i detta mål och man har även yrkat ersättning för sina rättegångskostnader.

Den närmare avgränsningen av sakägarbegreppet vid tillståndsprövningar enligt 11 kap. miljöbalken finns inte reglerat i balken. Viss vägledning kring frågorna kan dock finnas i förarbeten och kommentaren till bland annat 16 kap. 12 § och 25 kap. 2 § miljöbalken. Den förstnämnda bestämmelsen berör rätten att överklaga domar

eller beslut och den andra regleringen handlar om sökandens ansvar för motparternas kostnader vid mark- och miljödomstolen i ansökningsmål om vattenverksamhet.

Traditionellt brukar man inom den miljörättsliga tillämpningen skilja på den materiella respektive den processuella sidan av sakägarbegreppet. Den materiella sidan av begreppet styrs bland annat utifrån ett rättssubjekts rätt till ersättning t.ex. med anledning av att en vattenverksamhet tar mark i anspråk för ändrad markanvändning. Det är också närmast på en sådan materiell grund som segelsällskapet nu motiverar sin påstådda sakägarställning i målet. Förlusten av mastkran och båtplatser sker dock, som beskrivits ovan, inte utifrån vattenverksamheten utan i stället utifrån ett vägrättsintrång och dessa förhållanden i sig kan således aldrig legitimera segelsällskapet som sakägare i detta mål.

Frågan blir då om segelsällskapet kan vara sakägare utifrån den processuella sidan av begreppet. Det är inte alldeles enkelt att definiera skillnaderna mellan dessa båda sidor av sakägarbegreppet men definitionen av den processuella sidan torde kunna härledas ur det ställningstagande som Högsta domstolen gör i NJA 2004 s. 590 I. Här slås fast att rätten att vara part i ett vattenmål och att överklaga - det vill säga att vara sakägare - skall tillkomma varje person som kan tillfogas skada eller utsättas för annan olägenhet genom den verksamhet för vilken tillstånd söks, om risken för skada eller olägenhet rör ett av rättsordningen skyddat intresse och inte är enbart teoretisk eller helt obetydlig.

Den vattenverksamhet som skulle kunna innebära en möjlig skada eller olägenhet för segelsällskapet är de arbeten som kommer att bedrivas för anläggandet av de nya Vårbybroarna inom Fittjavikens vattenområde. Dessa arbeten finns beskrivna under avsnitt 8.2.2. i ansökan, aktbilaga 1. Inledandet av dessa arbeten förutsätter dock att hela det aktuella området - inbegripet den landtunga där segelsällskapet nu bedriver sin verksamhet - har ianspråktagits med vägrätt. Någon risk för sådana skador eller olägenheter från denna vattenverksamhet, som i sig skulle kunna legiti-

mera sällskapet som sakägare i detta mål, kan således inte att förutses. Segelsällskapet har då inte heller rätt till ersättning för sina rättegångskostnader i målet, varför Trafikverket bestrider detta yrkande.

Passage ut till Mälaren - Både Tullinge båtsällskap och Tullinge segelsällskap har framfört ett behov av passage för båttrafik ut till Mälaren från Alby- och Tullingsjön under den tid som Trafikverket bedriver sina ombyggnadsarbeten för de nya Vårbybroarna. Trafikverket har i sitt svar till båtsällskapet angivit att man kommer att säkerställa en vattenförbindelse från Albysjön samt Fittjaviken och vidare till Mälaren under ombyggnadstiden.

Båtsällskapet har i sin inlaga begärt att den tid som passagen ska vara öppen bör sträcka sig till och med september medan segelsällskapet angivit att passagen även bör omfatta oktober. Trafikverket gör den bedömningen att trafiken av fritidsbåtar inte kommer att ha behov av någon passage under oktober månad och tiden för öppning bör därför begränsas till och med september. Denna bedömning har även stöd i det förslag avseende tiden för passagen som båtsällskapet fört in i målet.

Yttrande av Länsstyrelsen i Stockholms län

Befintliga tillstånd - För att undvika missförstånd har länsstyrelsen begärt att Trafikverket ska redogöra för vilka befintliga vattenrättsliga tillstånd vid Vårbybron som upphävs eller önskas upphävas. Samtliga befintliga tillstånd för de anläggningar som Trafikverket idag har på platsen för Vårbybron har endast omfattat rätten att uppföra anläggningar under ett byggskede. Tillstånden innefattar således inte någon pågående vattenverksamhet som t.ex. en permanent grundvattenbortledning. Trafikverket har nu yrkat på att alla de anläggningar som uppförts med dessa tidigare tillstånd ska rivas ut. Alla de anläggningar som tidigare uppförts och bibehållits med befintliga tillstånd kommer nu att utrivas, det vill säga tas bort i sin helhet. Trafikverket kan inte se på vilket sätt detta skulle kunna leda till missförstånd i framtiden och vad det överhuvudtaget finns att upphäva.

Arbeten under grundvattennivå - Länsstyrelsen har lyft frågor kring synsätt på tillståndsplikt för grundvattenpåverkan utifrån Trafikverkets olika bedömningar avseende tillståndsplikten för bergschakt avseende bro 14S i jämförelse med jord- och bergschakt för bro 14Q. Man vill att Trafikverket tydligare redogör för den påverkan på grundvattnet som kan uppstå från bergschaktet för bro 14S i förhållande till det småvatten i svackan söder om Gömmarbacken som riskerar att påverkas. Länsstyrelsen menar här att även detta bergschakts påverkan på grundvattnet kan vara tillståndspliktigt, oavsett aktiv bortledning. En tillståndsplikt, menar man, kan här uppkomma om förändringen av grundvattnet medför inte obetydliga konsekvenser för akvifer eller grundvattenberoende miljöer och detta oavsett om förändringen är permanent eller tillfällig.

Området för dessa schakter ligger i kanten av en förkastningsbrant som utgör Masmobergets gräns ned mot Masmo och området vid Fittjaviken. Området är komplext med brant stigande bergnivåer. Mindre svackor och ryggar gör att berggrundsytan varierar stort även i den mindre skalan. Bergytans trösklar styr grundvattennivåerna i de ovanliggande jordlagren som endast blir vattenförande under de perioder då stigande grundvattennivåer gör att vattnet kan strömma förbi trösklarna.

Bergschaktet för 14S bedöms hamna i en bergsluttning och schaktet dräneras naturligt av den fallande bergnivån mot nordväst. Bergschaktet för 14Q behöver däremot länshållas genom aktiv grundvattenbortledning. Dessa båda schakt, tillsammans med övriga schakt i området, bedöms också påverka grundvattennivån i den sandjordfyllda dalgången inom vilket det småvatten som länsstyrelsen nu omnämner är beläget.

Grundvattennivån i detta område är mestadels relativt djupt, cirka 4-5 meter under markytan. Småvattnet är troligen skapat genom ett uttag av sand och grus vilket skapat en lokal svacka i terrängen. Nivån på vattenspegeln i småvattnet bedöms motsvara grundvattenytan i området. En kontrollpegel finns installerad och den kontrolleras månadsvis inom ramen för kontrollprogrammet. Småvattnet var torrt

under slutet av sommaren både 2021 och 2022, och under kontrollperioden har vattendjupet varit som mest cirka tre decimeter. Oavsett den kommande avsänkningen från Trafikverket vattenverksamheter så verkar småvattnet således redan idag torkas ut utifrån de naturligt förkommande fluktuationerna av grundvattnet i området. I förhållande till grundvattnets djupa läge på platsen så är det Trafikverket bedömning att vegetationen i det aktuella området överhuvudtaget inte kommer att påverkas från den kommande avsänkningen. Även vad gäller det aktuella småvattnet så är konsekvenserna så obetydliga att någon tillståndsplikt för dräneringen av grundvattnet vid bergschaktet för bro 14S – utifrån det synsätt som länsstyrelsen nu skisserar – aldrig kan uppkomma. Den naturliga dräneringen av det sistnämnda bergschaktet bidrar dessutom bara till den totala avsänkningen i området. En avsänkning som i övriga delar omfattas av tillståndsplikt.

Vårby källa - I sitt yttrande belyser länsstyrelsen vissa frågor kring Vårby källa. Man menar att denna källa pekats ut som en möjlig reservvattentäkt i Huddinge kommuns översiktsplan och att en minskad tillrinning på -7,4 procent, vilket blir en konsekvens av projektet, kan inverka negativt på möjligheten att nyttja källan. Utpekandet i översiktsplanen innebär sannolikt också, menar länsstyrelsen, att Vårby källa uppfyller kriterierna som grundvattenförekomst. Detta kan i sin tur medföra att miljö kvalitetsnormer kring kvalitativ status kan komma att råda i källans grundvattenmagasin i framtiden. Länsstyrelsen anser därför att det är problematiskt att tillrinningen minskas på det sätt som beskrivs i ansökan och man vill nu att Trafikverket ska redovisa vilka åtgärder som kan vidtas för att begränsa påverkan på tillrinningen till källan. Trafikverkets kontrollprogram bör dessutom omfatta flödet i källan. Man anser slutligen att Trafikverket också ska redogöra för vilket skydd mot olyckor som kommer att finnas för att minimera risken för förorenings spridning till grundvattenmagasinet kring Gömmarbäckens passage.

Av Huddinge kommuns översiktsplan 2030 framgår följande på s. 45:

”Mälaren används som dricksvattentäkt för bland andra Huddinge kommun. Bornsjön i Salem och Botkyrka fungerar som reservvattentäkt. Vid en katastrof kan också Vårby källa och cirka 300 enskilda brunnar användas. Konflikt mellan befintliga grundvattentäkter och vägar för transport av farligt gods finns vid Vårby källa, Ekedal, Granby och Kvarntorp-Lissma.”

Vårby källa bedöms här, enligt Trafikverkets uppfattning, i första hand som ett ställe för nödtappning av vatten och källan har inte, som länsstyrelsen nu antyder, status som en utpekad reservvattentäkt. Men denna formella distinktion innebär dock givetvis inte att källan eller grundvattenmagasinet skulle sakna skyddsvärde.

Inledningsvis vill Trafikverket framhålla att många av de frågor som länsstyrelsen nu belyser kring projektets påverkan på Vårby källa har sin hemvist i prövningen av vägplan. Drygt hälften av den minskade tillrinningen är till exempel en konsekvens av att vägdagvattnet från den nya E4/E20 på platsen nu i stället kommer att ledas till den reningsanläggning som planeras vid Vårbybron och detta istället för att bidra till grundvattenbildningen i området. Vad gäller spridning av föroreningar från driften av vägen så kommer vägbroarna över den nya Gömmarbäcksravinen att förses med påkörningsräcken samt kantsten så att fordonen blir kvar på vägen vid olyckor och att eventuella utsläpp då också stannar inom vägområdet.

Vad gäller spridning av föroreningar i övrigt så kommer den byggtreprenör som upphandlas att behöva förhålla sig till en särskild skyddszon med speciella restriktioner för arbetsmaskiner m.m. både intill Gömmarbäcken och också Vårby källas grundvattenmagasin. De åtgärder som Trafikverket föreslagit i sina förslag till villkor för Östra Mälarens vattenskyddsområde kommer även att bidra till skyddet för det aktuella grundvattenmagasinet.

Den minskade grundvattenbildningen och tillrinningen till källan i övrigt, utöver det som förloras från bortledningen av vägdagvattnet, har bland annat sin orsak i att vissa av Trafikverkets bergschakt ändrar grundvattenströmningen i området. Flödet blir nu till grundvattenmagasinet vid Masmö i stället för till Gömmarbäcksravinen. Minskningen beror också till viss del på den bortledning som sker via och den norra delen av bergtunnlarna genom Masmoberget. Den minskade grundvattenbildningen bedöms dock i första hand påverka vattenföringen i Gömmarbäcken och inte grundvattenmagasinet vid Vårby källa.

Trafikverkets uppfattning, angående kapaciteten för Vårby källa avseende större uttag av vatten än vad tillståndet medger, är att detta beror på förutsättningen för det aktuella grundvattenmagasinet att fyllas på genom att inducera ett tillflöde från Gömmarbäcken där detta vattendrag passerar källan. Av denna orsak bedöms källområdets maximala kapacitet för reservvattenuttag, oaktat vattenkvalitetsfrågan, vara betydligt lägre än den totala områdesavrinningen. Den vattenverksamhet som Trafikverket bedriver påverkar inte denna del av Gömmarbäcken. Uppströms tas dock en vägkulvert bort. Detta återskapar en mer naturlig bäckfåra, vilket i sin tur bör förbättra förutsättningarna för ökad inducerad grundvattenbildning. Sammantaget bedöms den reducerade avrinningen som projektets vattenverksamhet och den ökade andelen vägyta med dagvattenavrinning till större del reducera flödet i Gömmarbäcken snarare än tillrinningen till grundvattenmagasinet där källan är belägen.

Vad gäller frågor kring kontrollprogram är det Trafikverkets avsikt att söka markägarens tillstånd att få mäta källutflödet med början i god tid före byggstart. Trafikverket har sonderat förutsättningarna genom en kontakt med Artesia grundvattenkonsult som år 2013 utredde förutsättningarna för att mäta flödet i källan, vilket kräver en viss installation i brunnshuset.

Förorenade områden - Länsstyrelsen misstänker att det skulle kunna finnas en kraftig förorening av framför allt av klorerade lösningsmedel i grundvattnet inom fastigheten Varvet 1. Fastigheten omfattas av påverkansområdet för de grundvattenpåverkande arbetena. Man vill därför att Trafikverket ska redovisa de undersökningar man gjort på fastigheten avseende förekomst av klorerade lösningsmedel. I den mån det bedöms som nödvändigt ska Trafikverket sedan föreslå lämpliga skyddsåtgärder eller om det finns ett sådant behov göra kompletterande undersökningar.

Utifrån de kunskaper som nu framkommit från länsstyrelsen kring förekomst av klorerade lösningsmedel på fastigheten så inser Trafikverket givetvis att de undersökningar som hittills genomförts angående fastighetsrelaterade föroreningar inte kan anses som tillräckliga. Därför avser Trafikverket att hantera denna fråga vidare i sitt kontrollprogram och i den fortsatta hanteringen kommer fler undersökningar

helt säkert behövas av förorenade massor, sediment och grundvatten. Dessa frågor kommer att hanteras i särskild ordning. Trafikverket hänvisar här också till det man redan anfört under rubriken "Föroreningar" i sitt svar till nämnden i Huddinge kommun.

Vad gäller misstänkt förorening av klorerade lösningsmedel på fastigheten Varvet 1 så har Trafikverket [*efter sitt bemötande ovan*] fått tillträde till fastigheten och verket kommer nu att undersöka förekomsten av aktuell förorening.

Vattenskyddsområde - Länsstyrelsen har belyst frågor kring skyddet för Östra Mälarens vattenskyddsområde. Under byggskedet kommer Trafikverket att ställa höga krav på masshantering genom tillämpning av de föreslagna villkoren för detta vattenskyddsområde. I det underlag som ligger till grund för upphandling av byggentreprenör kommer krav att ställas på att vattentäkten inte får påverkas under entreprenadtiden. Vidare ställs krav på den blivande entreprenören för den etableringsyta som är belägen mellan planerad väganläggning och området för Vårby källa. Där får till exempel ingen uppställning av arbetsfordon ske och massor med halter över MRR.

Byggentreprenören kravställs även gällande användning av ytor för lagring och hantering av miljöfarliga vätskor och ämnen eller uppställning av fordon. Arbetsmaskiner ska förses med tätskikt som förhindrar infiltration och ytavrinning till grund- och ytvatten. Denna olje- och kemikalietäta ytan ska ha en sådan utformning att hela volymen miljöfarliga vätskor samlas upp inom ytans tätskikt i händelse av läckage.

Dessa begränsningar för byggentreprenören kommer att hanteras i kontrollprogrammet och uppföljas regelbundet genom riktade ronder från Trafikverket samt rapportering till tillsynsmyndighet. Trafikverket har redan genomfört översiktliga miljöundersökningar för en inledande bild av eventuell föroreningsproblematik i området. Sannolikt kommer entreprenören att behöva komplettera dessa för att bilden ska bli mer detaljerad. Här kommer också en dialog med rapportering till tillsynsmyndigheten

att ske. Vad gäller framtida arbetssätt kring eventuell föroreningsproblematik så hänvisar Trafikverket också till det man redan anfört under rubriken ”Föroreningar” i sitt svar till nämnden.

Om en påträffad förorening bedöms utgöra en risk för vattenskyddsområdet så kommer givetvis VA-huvudmannen att kontaktas. Trafikverket ser här inget ytterligare behov av villkor kring dessa frågor. De villkor som redan föreslagits tillsammans med den allmänna bundenhet för en verksamhetsutövare under de beskrivningar av arbetssätt med mera som framkommer av ansökan samt därtill bifogade handlingar samt målet i övrigt får här anses fullt tillräckligt. Vad gäller felaktigt använda förkortningar så hänvisar Trafikverket till det man redan anfört under rubriken ”Masshantering” i sitt svar till nämnden.

Grundvattenberoende naturvärden och livsmiljö för groddjur - Länsstyrelsen har lyft vissa frågor kring kompensation och skyddsåtgärder för groddjur. Man anger även att den avverkningen som Trafikverket föreslår under april och juni kan vara problematisk med hänsyn till artskyddet för fåglar.

Trafikverket har tillsammans med reservatsförvaltaren för Gömmaren naturreservat kommit överens om lämpliga kompensationsåtgärder för bland annat det aktuella småvatten som länsstyrelsen nu lyfter fram. Lämpligheten av dessa kompensationsåtgärder prövas inom ramen för tillstånden avseende Gömmarens naturreservat. Även i vägplanen har vissa kompensationsåtgärder för naturmiljö arbetats in. Till exempel återskapandet av Gömmarravinen och friläggning av Gömmarbäcken. Det finns få lekvatten för groddjur inom Gömmarens naturreservat. Som anförts tidigare har det aktuella småvattnet sannolikt uppkommit genom att området använts som sandtäkt. Ca 200-300 meter öster om detta småvatten som nu utgör lekmiljö för groddjur finns dock en bäckmiljö med ett flertal pooler med stillastående vatten. Vattenmiljön är här fiskfri och bedöms fullgod som möjliga lekvatten för groddjur. Några nya lekplatser behöver således inte tillskapas.

Den avverkningen som föreslås mellan april och juni bedöms inte komma i konflikt med artskyddet för fåglar. Detta beror till största delen på att området för avverkning är kraftigt bullerutsatt från trafiken på befintlig väg E4/E20. Reijnen & Foppen (1995) samt Reijnen m.fl. (1996) har studerat populationstäthet av häckande fåglar i skog vid olika nivåer på vägtrafikbuller. De första negativa effekterna uppstod redan vid bullernivåer på 42-47 dB(A) ekvivalent. Område har idag i huvudsak bullernivåer överskridande 55 dB(A) ekvivalent. Observationer i området har också bekräftat denna bild.

Riktvärden eller begränsningsvärden för länshållningsvatten - Trafikverket delar inte länsstyrelsens uppfattning att det skulle vara brukligt med begränsningsvärden under ett byggskede för denna typ av infrastrukturprojekt.

Mark- och miljööverdomstolen har i ett flertal domar accepterat att inläckagenivåer för grundvatten kan utformas som riktvärden under ett byggskede. Denna domstol har även accepterat att bullervillkor också utformas som riktvärden. Samma argumentering som Mark- och miljööverdomstolen för kring lämpligheten av riktvärden för grundvatten och buller kan även appliceras på utsläppen av länshållningsvatten. Utsläppen står i förhållande till heterogena förhållanden där både mängden vatten och också typ av föroreningar samt föroreningsgrader är svåra att förutsäga. Det är också fråga om tillfälliga verksamheter som förflyttar sig och där olika platser ger skilda förutsättningar. Detta sammantaget leder till att riktvärden är mer lämpliga. Begränsningsvärden förutsätter homogena förutsägbara förhållanden där utsläppen dessutom bör vara konstanta över tid och inte bara tillfälliga.

Miljö kvalitetsnormer för vatten - En motorvägsmiljö är inte ett område som generellt kan betraktas som en högriskplats för PFAS men Trafikverket håller med om att det är en grupp av ämnen som ska analyseras. Trafikverket kommer att ta fram förslag på riktvärden för PFAS till huvudförhandlingen.

Halten PFOS i recipienten Rödstensfjärden är i dag 2,46 ng/l Länsstyrelsens förslag på 0,65 ng/l, som i sig motsvarar miljökvalitetsnormer för ytvatten i Mälaren, är därför inte rimligt som riktvärde för det tillfälliga utsläppet av länshållningsvatten.

Yttrande av Spendrups

Vårby udde - Som framgår under inledningen till detta yttrande har Spendrups lyft en mängd frågor som inte egentligen är relaterade till prövningen av vattenverksamheten, till exempel frågor som berör exploatering enligt plan- och bygglagen (PBL).

Påverkan på skola och skolgård - Enligt Spendrups så planeras en skola i byggnaden för Spendrups huvudkontor vid Vårby Udde. Vad gäller bullerpåverkan så har i miljöbedömningsprocessen översiktliga beräkningar utförts av byggbullernivåer för luftburet buller från anläggningsdelar som berör vattenverksamhet. Fördjupade studier ska göras av entreprenören i samband med produktionsplanering. Det är framför allt arbeten med brostöd vid Gömmarravinen som kan påverka planerad skola.

I detta område ligger bullernivåerna från trafiken på befintlig E4/20 idag mellan 55 och >75 dB(A). Ekvivalenta ljudnivåer över 60 dB(A) förekommer alltså från vägtrafiken vid de mest utsatta fasaderna redan idag, vilket i sig överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller dagtid. Trots eventuella skyddsåtgärder så bedöms inte riktvärden för utomhusnivåer kunna innehållas då så höga ljudnivåer råder i området, men Trafikverkets målsättning är att innehålla riktvärden inomhus. Detta ligger helt i linje med Naturvårdsverkets allmänna råd (2004:15) om buller från byggplatser.

Vårby källa - Spendrups har lyft vissa frågor kring påverkan på Vårby källa. Tyvärr har uppgiften om tillståndet fallit bort från tabell 3 på s. 18 i ansökan, aktbilaga 1. Trafikverket har dock kännedom om det tillstånd som meddelades i dom 153/1940 med Spendrups som nuvarande innehavare. Detta framgår bland annat av tabell 6.6 på s. 63 i miljökonsekvensbeskrivningen.

En viss minskad tillrinning kan som sagt uppkomma till området där Vårby källa är belägen. Trafikverket hänvisar här till det man redan anfört under rubriken ”Vårby källa” i sitt svar till länsstyrelsen. Vad gäller det möjliga kapacitetsuttaget för tillståndet är det Trafikverkets bedömning att detta inte kommer att riskeras av den reducerade tillrinningen. Under samma rubrik i svar till länsstyrelsen har Trafikverket också berört de frågor kring risker avseende förorening av källan som Spendrup nu lyft fram.

Länshållningsvatten och hantering av massor - Spendrups har även tagit upp vissa frågor kring länshållningsvatten och massor. Trafikverket hänvisar här till det som anförts tidigare under rubrikerna ”Utsläpp till vatten” och ”Masshantering” i Trafikverkets svar till nämnden respektive ”Förorenade områden” och ”Vattenskyddsområde” i svaret till länsstyrelsen.

Trafikverket ser här inget behov av ytterligare försiktighetsmått eller mer omfattande uppföljning, kontroll och mätning såvitt avser hanteringen av länshållningsvatten. De villkor och åtaganden som Trafikverket här påtagit sig är fullt tillräckliga.

Transporter - Bolaget har också lyft frågor kring transporter. I figur 3.13 i ansökans MKB finns en översiktlig illustration av transportvägar. Trafikverket kommer dock i stället att köra sina transporter inom de tillfälliga nyttjanderätter som framgår av blad 12 till plankartorna i bilaga 1 till aktbilaga 6 och sedan ut mot E4/E20 i sydvästlig riktning.

Skador på byggnader och influensområden för sättningar - Spendrups önskar att Trafikverket noggrant redovisar på vilket sätt befintliga byggnader på fastigheterna Gambrinus 2 och Mjödet 2 kan komma att skadas av sättningar och vilka åtgärder Trafikverket i så fall kommer att vidta med anledning härav. Bolaget noterar även att de slutsatser som Trafikverket drar under avsnitt 8.5.4 ”Trafikplats Gömmaren” i ansökningshandlingen, det vill säga att det inte finns inte några byggnader som riskerar att skadas i trafikplatsens närhet, är felaktig.

I det tekniska underlaget till ansökan och i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas byggnaderna inom fastighet Gambrinus 2 som potentiellt sättningskänslig. Detta då uppgifter om byggnadernas grundläggning samt markförhållanden i stort sett saknas i Huddinge kommuns bygglovsarkiv. Utifrån ett sådant begränsat kunskapsunderlag blir bedömningen av sättningskänslighet alltid konservativ, men det är inte säkert att detta alltid återspeglar de reella förhållandena. Det är därför i sammanhanget viktigt att notera att Trafikverket inte har några uppgifter som indikerar att det skulle förekomma lös och sättningsbenägen lera på fastigheten Gambrinus 2, annat än möjligen under parkeringen invid byggnaden närmast Hamngatan och Hagaviken, se figur 7.1 på s. 77 i ansökans MKB, aktbilaga 1. I vissa bygglovshandlingar från den 26 augusti 1964 för den byggnad som idag ligger närmast Hamnvägen bekräftar även det geotekniska underlaget att lös och sättningsbenägen lera saknas på fastigheten, förutom vid det sydvästra hörnet.

I sammanhanget bör också lyftas fram att påverkan från den temporära grundvattenbortledningen för anläggande av brostöden nere vid Fittjaviken och vid Trafikplats Gömmaren inte bedöms nå fram till byggnaderna inom fastigheterna Gambrinus 2 eller Mjödets 2. Trafikverket kommer dock att följa upp sin omgivningspåverkan inom ramen för det kontrollprogram som tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Som en ytterligare säkerhetsåtgärd har Trafikverket även yrkat på att få utföra skyddsinfiltration inom de redovisade påverkansområdena. Vad gäller byggnaderna inom fastigheten Mjödets 2 så är de dessutom grundlagda på fast mark, det vill säga på marklager utan lös och sättningsbenägen lerjord. Någon risk för påverkan från vattenverksamheten anser Trafikverket därför överhuvudtaget inte föreligga för dessa byggnader. Den bedömning som framgår under det avsnitt i ansökan som Spendrup nu hänvisat till kvarstår således.

Omläggning Gömmarbäcken - Spendrups påtalar att de inte har återfunnit någon närmare beskrivning om hur omläggningen av Gömmarbäcken kommer att ske i den del bäcken löper på deras fastigheter. De delar av Gömmarbäcken som i dagslä-

get är kulverterade under E4/E20 kommer att friläggas och dessa anläggningsarbeten ligger inom projektets permanenta vägrättsområde. De permanenta åtgärder som ska genomföras med avseende på Gömmarbäcken framgår i figur 3.10 i ansökans MKB och i Bilaga 1.7” Förslagsskiss Gömmarbäcken”.

På Spendrups fastighet Mjödets 2 har projektet en tillfällig nyttjanderätt. Under byggskedet kommer de delar av Gömmarbäcken som ligger inom denna nyttjanderätt och de kulverterade delarna under E4/E20 att omledas alternativt kulverteras så arbeten med att skapa den nya bäckfåran kan ske i torrhet, se avsnitt 3.2.2. ”Temporär omledning av Gömmarbäcken” i ansökans MKB.

Övrigt - Den oro som Spendrup nu framfört kring påverkan på sina fastigheter rubbar inte Trafikverkets ursprungliga bedömning kring behovet av tid för oförutsedd skada.

Yttrande av Fastighets AB Fågelviksvägen och Stendörren Botkyrka Handel AB Sakägare m.m. - Fastighets AB Fågelviksvägen och Stendörren Botkyrka Handel AB kan accepteras som sakägare i målet.

Påverkan till följd av vattenverksamheten - Bolagen menar att det inte med stöd av nuvarande underlag går att bedöma konsekvenserna av vattenverksamheten för Stendörrens fastigheter. Trafikverket delar inte denna bild och ställer sig frågande till att vidta ytterligare utredningar. Verkets bedömning idag är att det hydrogeologiska utredningsarbetet ger ett väl underbyggt underlag för den nödvändiga konsekvensbedömningen av den vattenverksamhet som denna ansökan omfattar. Fram till byggstart och givetvis även under själva utförandet kommer dock mer kunskap inhämtas. Detta genom kontroll av grundvattennivåer, marksättning, schaktmassor, läns hållningsvatten m.m. det vill säga den egenkontroll som omfattas av kontrollprogrammet.

Avseende fastigheten Varvet 1 saknas grundläggningsuppgifter varvid de ansatts vara potentiellt sättningskänsliga. Detta kommer därmed beaktas inom kontrollprogrammet och Trafikverket kommer kunna vidta åtgärder om en skadlig påverkan skulle uppkomma under byggtiden. Notera att ingen permanent grundvattenbortledning kommer ske i området utan vattenverksamheten begränsas till byggskedet.

Påverkan till följd av buller, utsläpp till luft, transporter m.m. - Som framgår under inledningen till detta yttrande så hanteras omgivningspåverkan avseende driftskedet för den nya vägen inom vägplanprocessen och detta avser även trafikbullret med avseende på Tegelbruket 1. Detta har bemötts i vägplanens granskningsutlåtande. Vattenverksamhetens följdverksamheter är redovisade och konsekvensbedömda i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande ansökan.

Trafikverket delar inte bolagets uppfattning att det skulle finnas arbetslokaler med tyst verksamhet inom påverkansområdet. Såvitt Trafikverket känner till så finns det en folkhögskola, det vill säga en utbildningslokal i en av byggnaderna på Varvet 1. Denna skola kommer att kategoriseras som en undervisningslokal vid tillämpning av bullervillkoren till tillståndet.

Misstänkt förorening på Varvet 1 - Bolagen påpekar att länsstyrelsen lyft frågan om misstänkt förorening på fastigheten Varvet 1. Stendörren vill i detta sammanhang påtala att under den tid som bolaget ägt fastigheten har inte någon miljöfarlig verksamhet bedrivits på fastigheten och bolaget har inte vidtagit någon åtgärd som kan ha riskerat att sprida eventuella föroreningar. Det är Trafikverket i egenskap av verksamhetsutövare som har att utreda föroreningssituationen på fastigheten. Trafikverket hänvisar här till det som anförts under rubriken "Förorenade områden" i svaret till länsstyrelsen.

Ytterligare fastighetsägare eller särskilda rättighetshavare

Trafikverket har inte kunskap om några ytterligare fastighetsägare eller särskilda rättighetshavare som behöver underrättas om ansökan.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har den 15 maj 2024 hållit huvudförhandling i målet.

Processuella frågor

Rådighet – Trafikverket har rådighet genom 2 kap. 4 § 4 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Markåtkomst sker med stöd av vägrätt i vägplan.

Miljökonsekvensbedömningen – Trafikverket har bedömt att den sökta vattenverksamheten innebär betydande miljöpåverkan och har av den anledningen direkt utfört ett avgränsningssamråd med berörda myndigheter och organisationer samt särskilt berörda och allmänheten genom såväl annonsering, tillhandahållande av samrådsunderlag på Trafikverket webbsida, öppna hus samt möten.

Avgränsningen av gruppen särskilt berörda kan viss mån kritiseras då det enligt samrådsunderlaget inte framgår att berörda rättighetsinnehavare inkluderat de som berörs av förlust av båtplatser genom planerade arbeten, oavsett om detta är ett resultat av vägrätt i vägplan eller nu ansökt vattenverksamhet. Detta förhållande har dock enligt domstolens uppfattning läkts genom den öppenhet som projektet haft med samråd för såväl vägplan som aktuell tillståndsansökan vilket garanterat att berörda kunnat ta del av verksamhetens påverkan i tillräcklig form samt kunnat lämna synpunkter på denna.

Mark- och miljödomstolen finner att miljökonsekvensbeskrivningen tillsammans med de kompletteringar som skett under målets handläggning, inklusive förtydliganden under huvudförhandlingen, slutligt utgör ett tillräckligt underlag som gör det möjligt för domstolen att på det sätt som krävs identifiera, beskriva och göra en slutlig och samlad bedömning av miljöeffekterna av den sökta verksamheten. Sammantaget anser domstolen att miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas och den specifika miljöbedömningen slutföras.

Tillåtlighet

Trafikverket hänvisar till 11 kap. 23 § 2 miljöbalken vid prövningen av tillstånd till vattenverksamhet. Enligt denna bestämmelse ska tillstånd lämnas till vattenverksamhet för väg vars anläggande har prövats i särskild ordning, om inte något annat följer av 2 kap. 9 § miljöbalken. Bestämmelsen gäller för en vägplan som fastställts enligt väglagen (1971:948). Vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn fastställdes av Trafikverket i november 2022 och fick laga kraft i januari 2024 genom beslut av regeringen.

Det innebär att domstolen ska ge tillstånd till vattenverksamheten och att även lokaliseringen av den ansökta verksamheten är slutligt bestämd. Mark- och miljödomstolens uppgift är främst att, vid en prövning enligt miljöbalken, bestämma vilka villkor och andra bestämmelser som ska gälla för den ansökta verksamheten. Mark- och miljödomstolen finner inte att det föreligger något hinder mot att meddela tillstånd.

Yrkanden

Mark- och miljödomstolen bedömer, i motsats till Trafikverket, att de stödmurar som, bland annat, redovisas med läge enligt underbilaga 4 till domsbilaga 2 innebär en permanent grundvattenbortledning där bortlett grundvatten via de färdiga anläggningarna bortleds på sätt att tillstånd krävs. Därav ska tillståndet formuleras, så som i andra hand medgivet av Trafikverket, på sätt som framgår av domslutet.

Dispens enligt artskyddsförordningen

Vid bedömningen av en verksamhet ska även bestämmelserna om skydd för djur och växter i 8 kap. miljöbalken tillämpas. De inventeringar som Trafikverket har låtit utföra visar att det inom området för den ansökta verksamheten förekommer arter som omfattas av artskyddsförordningens regler. Artskyddsförordningen (2007:854) är att se som en precisering av vad som kan följa av de allmänna hänsynsreglerna när det gäller skydd av arter. Det innebär att domstolen med tillämpning av relevanta fridlysningsbestämmelser i artskyddsförordningen har att bedöma hur de skyddade arterna påverkas av den planerade verksamheten.

Mark- och miljödomstolen finner att verksamheten så som den planeras träffar förbudet i 6 § artskyddsförordningen och att det föreligger skäl att i enlighet med 15 § samma förordning lämna dispens för redovisade åtgärder inom Gömmarens naturreservat och i ansökan angivet småvatten respektive tillfälligt arbetsområde. Åtgärder som avser insamling och flytt av mindre vattensalamander och vanlig groda kan enligt domstolens bedömning, med föreslagna åtaganden och villkor, genomföras utan att berörda arter påverkas negativt på ett sätt som inte kan godtas.

Miljö kvalitetsnormer

Enligt 5 kap. 4 § miljöbalken får en myndighet inte tillåta att en verksamhet påbörjas eller ändras om detta, trots åtgärder för att minska föroreningar eller störningar från andra verksamheter, ger upphov till en sådan ökad förorening eller störning som innebär att vattenmiljön försämras på ett otillåtet sätt eller som har sådan betydelse att det äventyrar möjligheten att uppnå den status eller potential som vattnet ska ha enligt en miljö kvalitetsnorm. Kravet att vattenmiljön inte får försämras på ett otillåtet sätt innebär att verksamheten inte får tillåtas om det skulle innebära att vattenmiljön försämras i strid med ett försämringsförbud som följer av ramdirektivet för vatten (direktiv 2000/60/EG). Till skillnad från försämringsförbudet, där bedömningen ska göras med utgångspunkt i den kvalitet som vattenförekomsten redan har, handlar äventyrandet om hur verksamheten eller åtgärden påverkar förutsättningarna att följa en miljö kvalitetsnorm om den kvalitet (status) som den aktuella vattenförekomsten ska ha vid en viss angiven tidpunkt.

Mark- och miljödomstolen gör i denna del följande bedömning. Utredningen, så som den slutligt redovisats, ger med tillräcklig styrka vid handen att den ansökta verksamheten med angiven utformning och villkor tillsammans med skyddsåtgärder inte står i strid med försämringsförbudet. Inte heller kan den anses äventyra möjligheten att uppnå den status eller potential som det aktuella vattnet ska ha enligt miljö kvalitetsnorm, i den mening som avses i 5 kap. 4 § miljöbalken. Hinder för den ansökta verksamheten av dessa skäl föreligger därmed inte.

Villkor

Trafikverket har under målets handläggning justerat yrkanden, villkorsförslag och åtaganden efter inkomna synpunkter från motparterna. Mark- och miljödomstolen bedömer att de villkorsförslag som slutligt yrkats av Trafikverket och av vilka flertalet medgetts av motparterna i huvudsak kan fastställas så som framgår av domslutet.

För några av villkoren och vissa frågor som berör villkorsskrivningen redovisar domstolen sin bedömning enligt vad som framgår nedan.

Villkor om vad som avses med byggtid och drifttid

Mark- och miljödomstolen bedömer att medgivet tillstånd ska förtydligas med ett villkor om vad som avses med byggtid och drifttid på så sätt att bland annat tillsyn och kontroll kan ske och avgränsas på ett för alla parter tydligt sätt. Med byggtid avses tiden från och med tidpunkten då anläggnings- och byggnadsarbeten hänförliga till den tillståndsgivna vattenverksamheten påbörjas till och med tidpunkten för godkänd slutbesiktning av berörda broar respektive nu tillståndsgiva arbeten för Bergtunnlar vid Masmo. Det ska även föreskrivas att Trafikverket ska underrätta mark- och miljödomstolen och tillsynsmyndigheterna om när godkänd slutbesiktning föreligger. Med drifttid avses tiden efter byggtidens utgång.

Villkor om skydd av groddjur

Med hänsyn till att mark- och miljödomstolen bedömt att medgivet tillstånd kräver en dispens enligt 15 § artskyddsförordningen från förbudet i 6 § samma förordning, ska de av Trafikverket föreslagna villkoren kompletteras på sätt att Trafikverket ska samråda med kommunen, samt att länsstyrelsen så som ansvarig för artskyddsfrågor ska godkänna såväl hur evakuering slutligt ska ske som det särskilda kontrollprogram som ska upprättas.

Villkor om utsläpp till vatten

I fråga om föroreningsgraden i det länshållningsvatten som antingen infiltreras eller släpps ut (villkor 13) har såväl länsstyrelsen som nämnden anfört att föreslagna riktvärden för PFAS och PFOS är allt för höga. Länsstyrelsen menar att dessa, i fråga om utsläpp till mark bör sänkas till de värden som framgår av SGU:s nya riktlinjer samt i fråga om utsläpp till ytvatten att halter av PFOS ska understiga 0,65 ng/l i utgående vatten och för PFAS₁₁ att det inte får överstiga halten i den berörda vattenförekomsten Mälaren-Rödstensfjärden.

Trafikverket har i sin tur anfört att de förekomster av PFAS-ämnen som finns i området är befintliga och att det således inte går att hävda att den aktuella vattenverksamheten bidrar till denna förorening. Verksamheten kommer därmed inte att höja värdena i dricksvattenförekomsterna och den kan därför inte anses försämra eller äventyra förutsättningarna för att upprätthålla en god hälsa. Av praxis har enligt Trafikverket framgått att det föreligger en hög tröskel för vad som ska anses vara ett äventyrande. De villkor som föreslagits följer riktlinjerna som Stockholms stad har tagit fram och är därför tillräckliga.

Mark- och miljödomstolen gör i denna fråga följande bedömning.

De av Trafikverket föreslagna riktvärdena för PFAS₁₁, PFOS respektive PFOA innebär så som framgår ovan i relation till miljökvalitetsnormer ingen risk för otillåten påverkan. Med referens till förväntade flöden, dess haltinnehåll av nu aktuella ämnen samt förväntad tid för utsläppen samt riktvärden för övriga parametrar bedöms dessa även, när de kopplas till lägsta möjliga halt med bästa tillgängliga teknik, vara rimliga i relation till 2 kap. miljöbalkens hänsynsregler. Någon skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön kan inte förutses. Trafikverkets förslag till villkor godtas därmed.

I fråga om den delegation som medges i enlighet med villkor 15 har nämnden anfört att de vill kunna meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetshetsmått om

länshållningsvatten samt om ytterligare justeringar och parametrar avseende villkor 13 vid särskilda omständigheter.

Trafikverket, i sin tur, har anfört att ytterligare parametrar främst kan hanteras inom ramen för tillsynen och kontrollprogrammet.

Mark- och miljödomstolen bedömer att Trafikverkets förslag till villkor kan godtas som rimligt och ändamålsenligt.

Villkor om kontrollprogram för byggtid och drifttid

I fråga om kontrollprogram delar domstolen vad Trafikverket anfört om separata kontrollprogram med olika fokusområden, nämligen (i) vattenverksamheten och (ii) byggverksamheten. Domstolen bedömer att det även kan vara motiverat att separera kontrollen under byggtiden från kontrollen under drifttiden och föreskriver därför villkor 28a och 28b så som framgår av domslutet.

Bygglövs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommun har yrkat att de ska godkänna kontrollprogrammet innan byggstart, något som Trafikverket motsatt sig.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att länsstyrelsen för sin del har tillstyrkt Trafikverkets villkorsförslag medan tillsynsmyndigheten i Botkyrka kommun inte lämnat någon egen uppfattning om Trafikverkets förslag. Domstolen finner inga objektiva skäl för att olika tillsynsmyndigheter ska ha samma rutiner för sin tillsyn och ser därför inga hinder för att upprättade kontrollprogram, oavsett om det innebär ett merarbete för verksamhetsutövaren, hanteras olika beroende av vilken tillsynsmyndighet som berörs. Yrkandet av nämnden i Huddinge kommun bifalls därför på sätt som framgår av domslutet.

Villkor om ersättningsanläggning för Tullinge Segelsällskap m.fl.

Segelsällskapet och Trafikverket har olika uppfattningar dels i frågan om segelsällskapet är sakägare i målet, dels om segelsällskapet (i detta mål) har rätt till ersättningsanläggning eller annan ersättning för den förlust som projekt Tvärförbindelse Södertörn innebär.

Mark- och miljödomstolen konstaterar inledningsvis att nu medgivet tillstånd till schaktning av landtunga innebär att en i Österbygdens Vattendomstols dom 50/1953 från den 20 april 1955 medgiven vattenanläggning i form av vägbank rivs ut. Domstolen konstaterar därefter att det av nämnda dom tydligt framgår att en förutsättning för att tillstånd medgavs för att uppföra en fast bro med en segelfri höjd av 6,0 m över medelvattenytan, efter justerat yrkande av dåvarande Trafikverket (vägförvaltningen), var att en småbåtshamn anlades på norra sidan av vägbanken. Enligt då medgivet yrkande skulle vägförvaltningen stängsla in området för småbåtshamnen, uppföra mastkran och en mindre byggnad för förvaring av viss båtutrustning. Det framgår även att det åligger vägförvaltningen att för framtiden bibehålla och underhålla byggnaden. Därtill föreskrivs i domen (s.15-16) ett antal villkor för utförandet av småbåtshamnen vilka i korthet kan sammanfattas i den ska bestå av båtplatser (förtöjningsplatser) för 18 segelbåtar varav 12 av båtplatserna ska ha en minsta bredd om 4 m och 6 av båtplatserna ska ha en minsta bredd om 5 m. Hamnen ska vara tillgänglig från land, vara instängslad och inkludera låsbar grind, förrådsbyggnad med indragen el samt mastkran med lyftförmåga om cirka 1 ton. Underhållet av samtliga ovan nämnda anordningar ska för framtiden åvila vägförvaltningen med vissa mindre undantag.

Nu aktuell ansökan avser den vattenverksamhet som krävs för att bland annat kunna bygga en ny fast bro med läge till yta och höjd likt befintlig bro. Tillstånd och villkor enligt äldre tillstånd för att uppföra en fast bro med viss segelfri höjd gäller fortfarande. Trafikverket har inte ansökt om omprövning eller villkorsändring. Tidigare villkor som meddelats av Österbygdens vattendomstol för att medge fast bro ska

därför, för tydlighetens skull, föras över i det nya tillstånd som nu avser den vattenverksamhet som krävs för den nya anläggningen. Mark- och miljödomstolen föreskriver därmed villkor 29 på sätt som framgår av domslutet.

Är segelsällskapet vattenrättslig sakägare?

Av domen från Österbygdens vattendomstol framgår på s. 44-45, i fråga om segelsällskapet som sakägare, att ”rätt till båtplatser, som nedan tillerkännes Tullinge segelsällskapet, tillkommer segelsällskapet såsom innehavare av nyttjanderätt till Tullinge lanthem 4¹³⁴ enligt avtal den 10 december 1948. Därest segelsällskapet upphör eller nyttjanderätten av annan anledning icke längre äger bestånd, återgår rätten till dessa båtplatser till vägförvaltningen.” På s. 77-78 anges nyttjanderätten mer detaljerat till ”sju båtplatser i småbåtshamnen vid Vårbyfjärden, varav två platser skola vara avsedda för större segelbåtar och ha en bredd av minst 5 m.”

I samma dom föreskrivs att tillåtligheten är knuten till att en småbåtshamn (med vissa krav) anläggs på den nu befintliga landtungan vid Vårbybroarna, en landtunga som enligt Trafikverket därmed utgör en vattenanläggning. I ett villkor föreskrivs att Trafikverket för framtiden ansvarar för att bibehålla och underhålla den anläggning som segelsällskapet alltjämt har ostridig nyttjanderätt till.

Mark- och miljödomstolen finner med hänsyn till detta och med hänvisning till rättsfallet NJA 2004 s. 590 att segelsällskapet är att anse som vattenrättslig sakägare i målet. Vad Trafikverket anfört föranleder ingen annan bedömning.

Delegation

Samstämmighet föreligger i stort i fråga om den delegation som den tillståndsgivna verksamheten motiverar. Domstolen finner att föreslagen delegation är förenlig med 22 kap. 25 § miljöbalken och att det finns förutsättningar att förordna i enlighet med vad Trafikverket har yrkat. Delegation till tillsynsmyndigheten ska därför ske på det sätt som framgår av domslutet.

Arbetstid för vattenverksamhet och oförutsedd skada

Trafikverkets yrkande avseende arbetstid samt oförutsedd skada kan godtas. Då nu tillståndsgivna arbeten avseende vattenverksamhet inte bedöms innebära någon omgivningspåverkan eller skada som inte genom kontrollprogram fångas in under de femton år som arbetstid och tid för oförutsedd skada gemensamt innebär anser domstolen att tiden är tillräcklig.

Verkställighet

När det finns skäl till det får mark- och miljödomstolen enligt 22 kap. 28 § första stycket miljöbalken förordna att tillståndet till en verksamhet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

Högsta domstolen har i ett rättsfall anfört följande om verkställighetsförordnande i mål om tillstånd enligt miljöbalken (NJA 2012 s. 623). Ett verkställighetsförordnande av domstol innebär att en lagakraftvunnen dom inte behöver avvaktas och är ur processuell synvinkel att se som ett undantag. Det får därför läggas på verksamhetsutövaren att påvisa konkreta skäl för ett verkställighetsförordnande och ange vilka beaktansvärda nackdelar som är förknippade med att tillståndet inte kan tas i anspråk omedelbart och vad som kan bli följden av att verksamheten förskjuts framåt i tiden. Det måste också krävas att verksamhetsutövarens intresse med viss marginal väger tyngre än de intressen som talar för att ett lagakraftvunnet avgörande bör föreligga innan tillståndet får tas i anspråk. Särskild hänsyn ska tas till de skador på miljön som kan uppstå om tillståndet omedelbart tas i anspråk och de möjligheter som finns att läka sådana skador om tillståndsbeslutet upphävs eller ändras.

Mark- och miljödomstolen gör följande bedömning.

Tvärförbindelse Södertörn och i synnerhet anläggande av Vårbybroarna och trafikplats Duvberget har stor koppling till färdigställandet av Förbifart Stockholm. Båda dessa infrastrukturprojekt har stor betydelse för kommunikationerna både regionalt

och nationellt. Nu aktuellt mål är därför av stort allmänt intresse och regeringen har beslutat om tillåtlighet av vägens sträckning.

Med hänsyn till verksamhetens utformning får risken för irreversibla skador anses som liten. De villkor som bestäms för vattenverksamheten har betydelse för hur stor risken är för skador på miljön, inklusive skyddade områden och enskild egendom. Med de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som följer av tillståndet bedöms denna risk vara liten. Trafikverkets intresse av att kunna ta tillstånd och dispenser i anspråk väger enligt domstolens mening tyngre än motstående intressen. De invändningar som har framförts om bl.a. risken för skada medför ingen annan bedömning.

Mark- och miljödomstolen finner därför att tillstånd och dispenser ska få tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft.

Övriga yrkanden

Övriga yrkanden eller förslag som inte tillgodosetts genom uttryckliga åtaganden från Trafikverkets sida eller annars behandlats i denna dom, ska avslås.

Prövningsavgift

Trafikverket har inte haft någon invändning mot den preliminärt fastställda prövningsavgiften om 400 000 kr. Det har inte heller i övrigt framkommit några skäl för att ompröva avgiften. Vid en prövning enligt 9 kap. 3 § andra stycket förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken, finner domstolen att avgiften ska fastställas slutligt till samma belopp. Avgiften har redan betalats.

Rättegångskostnader

Länsstyrelsen har yrkat ersättning för rättegångskostnader med ett totalt belopp om 171 200 kr, vilket avser 214 timmars arbete.

Fastighets AB Fågelviksvägen och Stendörren Botkyrka Handel AB har yrkat ersättning för rättegångskostnader med ett totalt belopp om 105 588 kr, varav 100 800 kr för ombudsarvode (36 timmar) och icke avdragsgill moms, 4 788 kr.

KM2 Property AB, SKR Lager 34 KB och SKR Lager 30 KB har yrkat ersättning för rättegångskostnader med ett belopp om 136 240 kr, vilket avser 33,10 timmars arbete, att fördelas med en tredjedel på vardera bolaget.

Trafikverket har medgett yrkandena enligt ovan och ska därför ersätta parterna för dessa kostnader.

Tullinge Segelsällskap har yrkat ersättning för rättegångskostnader med ett belopp om 153 812 kr inklusive moms i enlighet med kostnadsräkning. Trafikverket har bestritt yrkandet och inte kunnat vitsorda något belopp som skäligt i sig.

Mark- och miljödomstolen, som funnit att segelsällskapet är att anse som vattenrättslig sakägare i målet, finner inte skäl att ifrågasätta nedlagd tid för att bevaka segelsällskapets intressen vilka i sin helhet avsett ansökt vattenverksamhet. Trafikverket ska därför ersätta Tullinge Segelsällskap i enlighet med dess yrkande.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 12 september 2024.

Anna Hagstad

Ola Lindstrand

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Anna Hagstad, ordförande, och tekniska rådet Ola Lindstrand samt de särskilda ledamöterna Svante Lundquist och Inger Strömdahl



Nacka tingsrätt

Mark- och miljödomstolen

NACKA TINGSRÄTT

INKOM: 2022-01-11
MÅLNR: M 188-22
AKTBIL: 1

ANSÖKAN OM TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

Sökande

Staten genom Trafikverket, 202100-6297

781 89 Borlänge

Ombud

Verksjurist Ulf Edling

070-210 93 59

Verksjurist Andreas Nilsson

073-025 93 27

Tekniskt biträde

Fil. Mag. Anders Berzell

070-215 33 91

Övrigt:

Angående kommunikation i målet, se avsnitt 14.2.3 "Skriftväxling". Angående fakturering se avsnitt 14.4.

Saken

Ansökan om tillstånd för bortledning av grundvatten samt arbete i ytvattenområde m.m. med anledning av anläggandet av Vårbybroarna och trafikplats Gömmaren i samband med utförandet av projekt Tvärförbindelse Södertörn

NACKA TINGSRÄTT

Ink. 2022-01-11

Akt. M 188-22

Aktbil. 1

Trafikverket
781 89 Borlänge

Texttelefon: 0243-750 90
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Ulf Edling
Juridik
Direkt: 010-1231062
Mobil: 070-2109359
ulf.edling@trafikverket.se

Innehåll

1	Yrkanden m.m.....	4
1.1	Arbeten i ytvattenområde.....	4
1.2	Bortledning och infiltration av grundvatten	4
1.3	Övrigt	4
2	Orientering	5
2.1	Sökanden	5
2.2	Ombyggnad av länsväg 259	5
2.3	Finansiering	6
3	Uppdelning i två tillståndsansökningar.....	6
3.1	Inledning	6
3.2	Motiv för vald uppdelning	7
4	Prövningen i förhållande till väglagen	8
4.1	Vägen fram till en plan	8
4.2	Vägplan enligt väglagen.....	8
4.3	Vägplanen för projekt Tvärförbindelse Södertörn	9
4.4	Förhållandet mellan prövning av en tillståndsansökan enligt 11 kap. miljöbalken och fastställelse av en vägplan	9
5	Prövningen i förhållande till miljöbalken	10
5.1	Inledning	10
5.2	7 kap. miljöbalken.....	11
5.2.1	Östra Mälarens vattenskyddsområde.....	11
5.2.2	Naturreseptatet Gömmaren	11
5.2.3	Övrigt områdesskydd.....	11
5.3	8 kap. miljöbalken.....	11
5.4	9 kap. Miljöbalken	11
5.4.1	Inledning	11
5.4.2	Hantering av massor.....	12
5.4.3	Transporter	12
5.5	10 kap. miljöbalken.....	13
5.6	11 kap. miljöbalken.....	14
5.7	14 kap. miljöbalken	14
5.8	15 kap. miljöbalken	15
6	Prövningens förhållande till annan lagstiftning m.m.	16
6.1	Kulturmiljölagen	16
6.2	Plan- och bygglagen	16

6.3	Flytt av kablar och ledningar.....	18
6.4	Befintliga tillstånd för vattenverksamhet.....	18
7	Mark och vattenförutsättningar.....	18
8	Planerad vattenverksamhet.....	19
8.1	Inledning.....	19
8.2	Fittjavikens vattenområde.....	19
8.2.1	Området väster om Fittjaviken.....	20
8.2.2	Arbete inom vattenområde Fittjaviken.....	21
8.2.3	Område öster om Fittjaviken.....	21
8.3	Området för trafikplats Gömmaren.....	21
8.4	Samverkande vattenverksamhet Masmotunneln.....	23
8.5	Behov av särskilda villkor för vattenverksamhet.....	24
8.5.1	Inledning.....	24
8.5.2	Arbeten i Fittjaviken vattenområde.....	24
8.5.3	Arbeten med grundvattenbortledning vid Fittjaviken.....	24
8.5.4	Trafikplats Gömmaren.....	25
8.5.5	Småvattnet.....	26
9	Följdverksamheter till vattenverksamheten.....	26
9.1	Länshållningsvatten.....	27
9.2	Buller.....	27
9.3	Vibrationer.....	29
10	Förslag till villkor.....	29
10.1	Allmänt villkor.....	29
10.2	Särskilda villkor.....	29
10.2.1	Arbeten i vattenområde.....	29
10.2.2	Infiltration.....	30
10.2.3	Grundvattenbortledning.....	30
10.2.4	Skydd av groddjur.....	30
10.2.5	Utsläpp till vatten.....	30
10.2.6	Buller.....	31
10.2.7	Vibrationer.....	32
10.2.8	Uppfyllande av skyddsföreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde.....	32
10.3	Kontrollprogram.....	32
11	Särskilt om vattenverksamheten.....	33
11.1	Vattenrättslig rådighet.....	33
11.2	Bedömning av sakägarkretsen.....	33
11.3	Skadereglering.....	33
11.4	Arbetstid.....	34

11.5	Tid för oförutsedd skada.....	34
11.6	Prövningsavgift	34
12	Kontroll.....	34
13	Samråd.....	35
14	Övrigt	35
14.1	Skäl för verkställighet	35
14.2	Målets handläggning.....	36
14.2.1	Gemensam handläggning.....	36
14.2.2	Tidplan	36
14.2.3	Skriftväxling.....	37
14.2.4	Huvudförhandling.....	37
14.3	Höjdsystem och koordinater	37
14.4	Fakturering.....	38
14.5	Aktförvarare	38
15	Bilageförteckning	39

1 Yrkanden m.m.

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen meddelar tillstånd enligt följande:

1.1 Arbeten i ytvattenområde

Vid anläggande av de nya Vårbybroarna och ny bro för gång- och cykelväg inom Fittjavikens vattenområde

- a. riva ut befintliga anläggningar och utloppsledningar
- b. uppföra brofundament och lägga ut nya utloppsledningar
- c. gräva för schaktning av landtungor samt utföra utfyllnad
- d. vid behov anlägga tillfälliga konstruktioner som till exempel pråmar och arbetsplattformar

Vid arbeten inom Gömmarbäckens vattenområde

- a. förändra vattnets djup och läge genom permanent omledning av Gömmarbäcken
- b. utföra anläggning för temporär kulvertering
- c. utföra temporär utfyllnad

1.2 Bortledning och infiltration av grundvatten

- a. för utförande av schakt i jord och i berg och även därefter för permanent förskärning till Masmotunneln bortleda grundvatten i syfte att avsänka grundvattennivån under schaktbotten samt förskärning
- b. att vid behov infiltrera vatten i syfte att undvika skada
- c. utföra och bibehålla erforderliga anläggningar för verksamheterna i (a) respektive (b)

Allt i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökan med tillhörande handlingar.

1.3 Övrigt

Trafikverket hemställer i övrigt att mark- och miljödomstolen

- bestämmer arbetstiden för de i tillståndet angivna vattenverksamheterna till tio år räknat från det att tillståndet tagits i anspråk
- bestämmer tiden för anmälan av anspråk på ersättning till följd av oförutsedd skada till fem år räknat från arbetstidens utgång
- med stöd av 22 kap. 28§ miljöbalken förordnar att tillståndet får tas i anspråk utan hinder även om domen inte vunnit laga kraft (verkställighetsförordnande)
- godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivning

2 Orientering

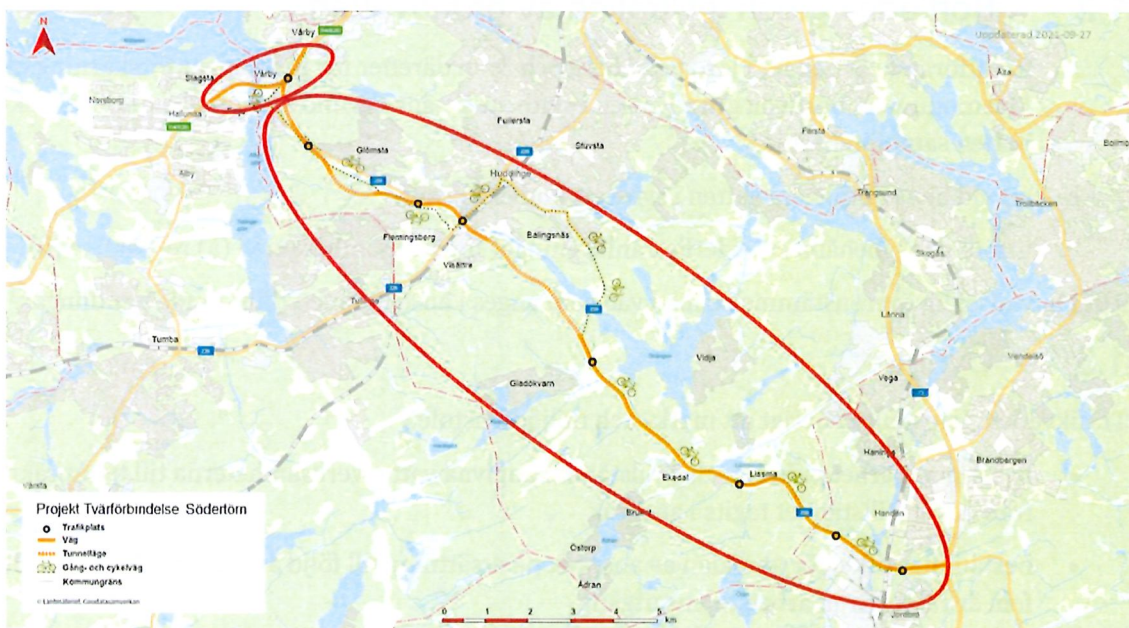
2.1 Sökanden

Av 1 § i förordningen med instruktion för Trafikverkets är myndighetens uppgifter bland annat att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Denna ansökan för tillstånd till vattenverksamhet sker inom ramen för Trafikverkets uppgift att bygga statliga vägar.

2.2 Ombyggnad av länsväg 259

Trafikverket har nu för avsikt att bygga om den befintliga länsväg 259 söder om Stockholm. Namnet på vägbyggnadsprojektet är Tvärförbindelse Södertörn. Den nya vägen kommer att lokaliseras med en direktanslutning till E4/E20 vid Vårby backe och sedan i en till viss del ny sträckning ända bort till väg 73 vid trafikplats Jordbro. Det blir en två mil lång mötesfri motortrafikled med separat gång- och cykelväg längs hela sträckan. Den nya vägens läge framgår av Figur 1.

Trafikbelastningen på den befintliga väg 259 är idag hög och vägen har brister i framkomlighet och trafiksäkerhet. Den är en av de mest olycksdrabbade vägarna i länet. Det befintliga gång- och cykelvägnätet i området har också stora brister. I takt med att bland annat godstrafiken successivt ökar så förväntas också trafiksäkerhetsproblemen på väg 259 att förvärras. En ny väg kommer att bidra till ökad trafiksäkerhet och smidigare transportmöjligheter söder om Stockholm.



Figur 1. Tvärförbindelse Södertörn. De röda ringarna anger väganläggningens två delar.

Som framgår av Figur 1 har vägprojektet två klart urskiljbara delar.

1. En breddning av den befintliga E4/E20 i Huddinge och Botkyrka kommun och med en ny trafikplats Gömmaren och en ombyggnad för en helt ny Vårbybro över Fittjaviken. Denna del utgör ungefär 15 procent av den totala väganläggningen.
2. Resterande 85 procent är en ny sträckning österut från Huddinge och Botkyrka bort mot Haninge kommun. Denna del inleds med Masmotunnelns anslutning mot trafikplats Gömmaren enligt ovan och den inbegriper sedan ytterligare två tunnlar Glömstatunneln och Flemingsbergstunneln samt sju separata trafikplatser vid Flottsbro, Kästa, Solgård, Gladö, Lissma, Rudan och Slätmossen.

Byggnationen planeras att inledas tidigast i slutet av 2023. Den totala byggtiden för hela väganläggningen beräknas till cirka tio år. Den mindre delen av projektet som bara inbegriper E4/E20 behöver dock stå färdig 2030. Detta för att kapaciteten i E4 Förbifart Stockholm, som tas i drift detta år, ska kunna nyttjas fullt.

När Tvärförbindelse Södertörn sedan står färdig i sin helhet 2033 kommer den nya länsväg 259 att tillsammans med E4 Förbifart Stockholm och Norrortsleden bilda en yttre tvärled från Hanninge söder om Stockholm till Täby i stadens norra delar. Detta ger i sin tur nya utvecklingsmöjligheter för boende, pendling, arbets- och näringsliv över hela Stockholmsregionen. Mer information kring projekt Tvärförbindelse Södertörn och övriga anslutande vägprojekt i Stockholmsområdet går att hitta på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se.

2.3 Finansiering

Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn är ett utpekad projekt i regeringens nationella plan för infrastruktur, som presenterades våren 2018. Tvärförbindelse Södertörn finansieras både av gällande och kommande nationella planer.

3 Uppdelning i två tillståndsansökningar

3.1 Inledning

Denna ansökan omfattar endast den vattenverksamhet som uppkommer vid ombyggnad av E4/E20 mellan trafikplats Fittja och Vårby backe med en ny Vårbybro samt anläggande av trafikplats Gömmaren d.v.s. den mindre delen av projektet.

Ombyggnaden av Vårbybron medför här utrivning av två befintliga vägbroar samt gång- och cykelbro. Det anläggs sedan nya brofundament och schaktas, grävs och görs utfyllnader i Fittjavikens vattenområde. Nya ledningar kommer också läggas ut i vattnet. Dessa arbeten inbegriper även temporära grundvattenbortledningar i schakter på land för brostöd samt dammkonstruktioner. De sistnämnda anläggningarna har som syfte att omhänderta det dagvatten som kommer att rinna av den nya vägen.

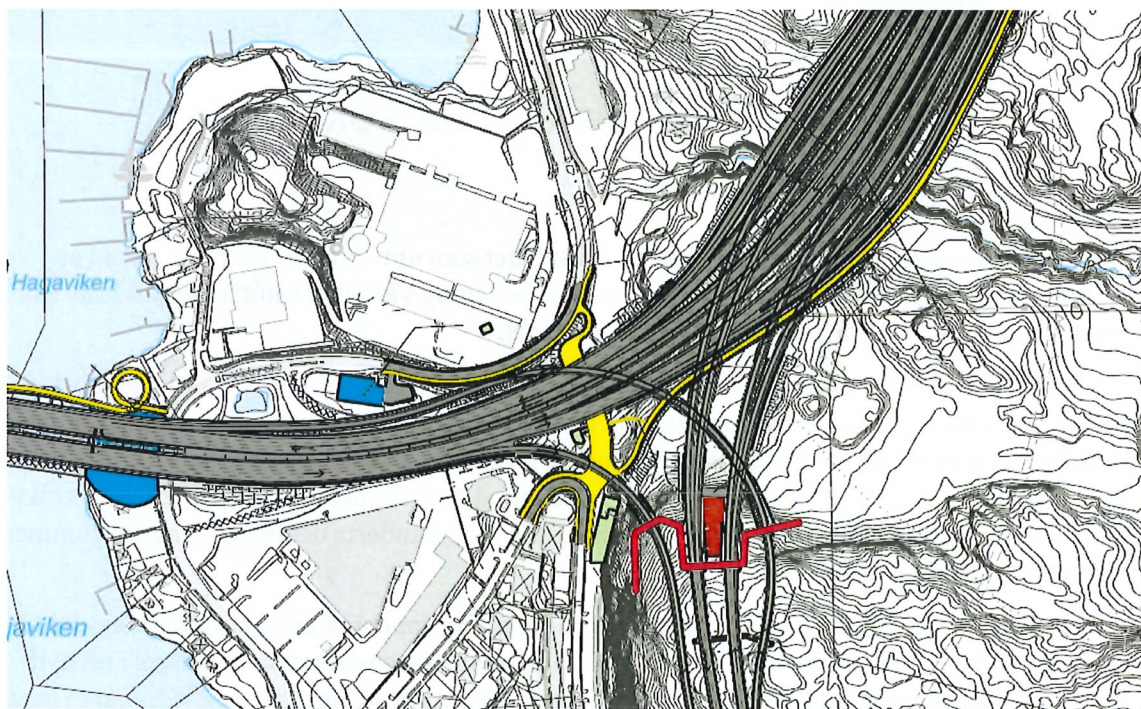
Anläggandet av trafikplats Gömmaren kommer i sin tur att innebära arbete i vattenområdet för Gömmarbäcken. Detta både temporärt och också permanent genom att bäcken läggs i ett nytt läge. Anläggandet av denna trafikplats medför även temporära grundvattenbortledningar i schakter för stöd till vägbroar och även en permanent grundvattenbortledning från förskärning till den nya Masmotunneln. Vattenverksamheten beskrivs här mer utförligt under avsnitt 8 "Planerad vattenverksamhet".

Trafikverket planerar att i innan sommaren 2022 även lämna in den ansökan om tillstånd för vattenverksamhet som behövs för genomförandet av den större delen av projektet. Ansökan kommer här att täcka ett mycket omfattande behov av tillstånd för grundvattenbortledning och infiltration. Detta avseende Masmotunneln och de andra bergtunnlarna samt även för det betydande antalet större och mindre schakter i jord och i berg som kommer att behövas för anläggandet av alla de nya trafikplatserna. Det kan här även bli fråga om arbete i vattenområde för omledning av Glömstadiket och Flemingsbergsdiket.

3.2 Motiv för vald uppdelning

Den direkta orsaken till att Trafikverket nu väljer att dela upp tillståndsprövningen är den ovan beskrivna differentierade tidsplaneringen för projektet. E4/E20 med ny Vårbybro och ny trafikplats Gömmaren måste som sagt stå klart redan 2030. Detta riktmarke är redan tidskritiskt. Men det är också fullt möjligt – utifrån de båda tillståndens gemensamma inverkan på grundvattnet – att göra en sådan uppdelning. Det är här endast fråga om ett mycket begränsat gemensamt påverkansområde vid trafikplats Gömmarens anslutning till den nya länsväg 259 i förskärningen till Masmotunneln. Dessutom är det också idag möjligt att lämna in en ansökan för det mindre delen av projektet, då projekteringen här kommit längre än för den mer omfattande delen.

Den nu aktuella ansökan har också en tydlig tids- och entreprenadgräns gentemot vattenverksamheten i den andra ansökan. Entreprenadgränsen följer Masmobergets norra brant och det schaktarbete i berg som omfattas av denna ansökan påverkar endast en liten del av Masmoberget och dess grundvattenförhållande, se Figur 2.



Figur 2. Översikt av det område som berörs av denna ansökan samt angränsande delar av E4/E20 och norra delen av Masmotunneln. Gränsdragningen till ansökan för väg 259 går vid Masmotunnelns norra tunnelpåslag markerat med en röd linje vid Masmobergets norra bergsida.

De vattenrättsliga arbetena på respektive sida av denna gräns kommer att utföras vid olika tidpunkter då Masmotunneln byggs i sin helhet från söder. Den tillståndspliktiga grundvattenbortledning som då först behövs för anläggandet av Masmotunnelns förskärning har här inledningsvis en mycket begränsad påverkan på grundvattnet inom det gemensamma området. Dessa arbeten kommer som sagt också att vara helt avslutade när drivningen av Masmotunnelns norra del inleds. Masmobergets vattenförande egenskaper begränsas här också av det höga läget i förhållande till området kring Fittjaviken.

De övre jordlagren på bergets hjässa saknar dessutom magasinerat grundvatten. Detta innebär att inläckaget - oavsett skyddsåtgärder i form av t.ex. tätning – kommer att bli mycket begränsat när tunneln drivs. Även här kommer påverkan inom det gemensamma området att bli mycket liten. Det är här således fråga om två vattenverksamheter vars begränsade påverkan inom ett gemensamt område tidsmässigt helt kan separeras.

Den samlade bedömningen som då måste ske inom ramen för denna ansökan kan också ha som teoretisk utgångspunkt att Masmotunneln kan byggas utan tätning. Detta innebär att prövningen i denna ansökan inte blir beroende av eventuella villkorsregleringar i den senare ansökan. Vad gäller närmare beskrivning av de gemensamma bergs- och grundvattenförhållandena vid anläggandet av trafikplats Gömmaren med hänsyn till drivningen av Masmotunneln så hänvisas till avsnitt 3.4 "Samverkan med angränsande vattenverksamhet väg 259, delen Masmo till västra Jordbro" i den tekniska beskrivningen, bilaga B1 till ansökan (TB).

4 Prövningen i förhållande till väglagen

4.1 Vägen fram till en plan

Infrastrukturen på Södertörn har sedan länge varit eftersatt. Redan på 1980-talet började det dåvarande Vägverket att planera för en större infrastruktursatsning. Under 2000-talet projekterades för den s.k. Södertörnsleden med en yttlig sträckning av länsväg 259 genom Flemingsbergsskogen och längs med södra sidan av Glömstadalen.

Utifrån en åtgärdsvalsstudie påbörjade Trafikverket under hösten 2014 det nuvarande arbetet mot en vägplan. Med hänsyn till de höga naturvärdena i Flemingsbergsskogen och Glömstadalen var projekteringsförutsättningen nu istället omfattande tunnellägen. Ett samrådsunderlag togs då fram och ett samråd genomfördes. Utifrån detta bedömde länsstyrelsen att projektet hade en betydande miljöpåverkan och planeringen fortsatte med denna utgångspunkt. Under 2015-2016 togs alternativa korridorer fram för en möjlig vägsträckning. Ytterligare samråd genomfördes kring lokalisering och under våren 2017 förordade Trafikverket den nuvarande sträckningen eftersom den bäst uppfyllde syftet med vägen.

Därefter inleddes framtagandet av den faktiska vägplanen. I slutet av 2018 genomfördes sedan ytterligare en samrådsperiod som bland annat berörde vägens läge, utformning och omgivningspåverkan inom lokaliseringskorridoren. Miljökonsekvensbeskrivningen till vägplanen godkändes av länsstyrelsen den 18 december 2020. Synpunkter från allmänna samt enskilda intressen har sedan lämnats in och bearbetats under den löpande planläggningsprocessen. Förslaget till vägplan har sedan ställts ut för granskning under januari och februari i år. Här har de som berörs av planen fått ytterligare en möjlighet att lämna synpunkter.

4.2 Vägplan enligt väglagen

Av väglagen framgår att fråga om byggande av väg prövas av Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen. Fastställelse av en vägplan sker här hos Trafikverkets centrala funktion Juridik och Planprövning och detta efter en ansökan från Trafikverkets byggande verksamhet. Trafikverkets beslut kan sedan överklagas till regeringen.

Vid byggandet och drift av väg ska tillbörliga hänsyn tas till enskilda och allmänna intressen, såsom trafiksäkerhet, miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning av vägen ska eftersträvas. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Vägen får inte heller byggas så att syftet med gällande naturvårdsföreskrifter eller andra särskilda bestämmelser för marks bebyggande eller användning motverkas (4, 13 och 14 § väglagen).

En vägplan ska innehålla en karta över det område som planen omfattar. Kartan ska visa vägens sträckning och huvudsakliga utformning samt den mark eller det utrymme och de särskilda rättigheter som behöver tas i anspråk för vägen i sig, men också det som behövs för att bygga den. Planen ska även innehålla uppgifter om de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas

för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen. Även de verksamheter eller åtgärder som är undantagna från förbud¹ eller skyldigheter kring samråd² ska redovisas (16 a § väglagen).

Tillsammans med planen ska också ett underlag finnas som redovisar motiven till valet av lokalisering och utformning av vägen. Det ska också ingå en samrådsredogörelse och, om vägprojekt bedömts medföra en betydande miljöpåverkan, även en miljökonsekvensbeskrivning. Det ska också i övrigt finnas uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön samt även de övriga uppgifter som behövs för att genomföra projektet. Om en miljökonsekvensbeskrivning upprättats ska den uppfylla kraven i 6 kap. 35 och 37 § miljöbalken och de föreskrifter som har meddelats i anslutning till dessa bestämmelser. Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av berörda länsstyrelser innan den kungörs (16 a-b § väglagen).

4.3 Vägplanen för projekt Tvärförbindelse Södertörn

Vad gäller vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn är denna lämnas in till Trafikverkets centrala funktion Juridik och Planprövning den 22:a december 2021. Ett fastställande beräknas erhållas efter sommaren 2022. Sannolikt blir vägplanen överklagad och beslut från regeringen förväntas då under våren 2023.

4.4 Förhållandet mellan prövning av en tillståndsansökan enligt 11 kap. miljöbalken och fastställelse av en vägplan

En lagakraftvunnen vägplan ger Trafikverket rätt att ta mark i anspråk för vägändamålet (30-31 och 77 § väglagen). Planen är en förutsättning för att det ska vara tillåtet att bygga vägen. På s. 147 i prop. 1997/98:90 "Följdlagstiftning till miljöbalken m.m." anges att väglagen här ska tillämpas parallellt med miljöbalken. Av 3 a § väglagen framgår det dessutom att vid en prövning av en vägplan ska 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 § miljöbalken tillämpas. Vidare framgår det att fastställande av en vägplan ska jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken.

Lokaliseringen av det nu aktuella vägprojektet Tvärförbindelse Södertörn kommer således att bli bestämd i vägplanen utifrån en tillämpning av väglagens regler samt en parallell tillämpning av miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsregler och bestämmelser kring miljö kvalitetsnormer. Bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen till den aktuella vägplanen är att Tvärförbindelse Södertörn bör tillåtas. Enligt 11 kap. 23 § 2 miljöbalken följer sedan att tillstånd för vattenverksamhet ska lämnas för anläggande av broar och annan vattenverksamhet för bland annat väg, där anläggandet har prövats i annan ordning.

Utgångspunkten för mark- och miljödomstolens prövning av denna ansökan är således att de aktuella tillstånden för vattenverksamhet också ska medges. Regleringen i 11 kap. 23 § miljöbalken vilar således på den förutsättningen att den tillåtighetsbedömning av vattenverksamheten, som annars skulle ha utförts av domstolen, på ett betryggande sätt skett hos Trafikverket (jfr MÖD 2013:8 med där gjord hänvisning till uttalanden av Lagrådet). Av samma avgörande framgår också att en vägplan dock måste ha fastställts innan domstolen kan medge det vattenrättsliga tillståndet. Hur prövningen av vägplanen och mark- och miljödomstolens handläggning av denna tillståndsansökan då ska förhålla sig till varandra framgår under avsnittet 14.2.2 "Tidplan".

¹ Undantagen från förbuden för biotopskyddsområden och strandskydd i 7 kap. 11 a § respektive 7 kap 16 § miljöbalken

² Undantaget från obligatoriskt samråd enligt 12 kap. 6 a § samma balk.

5 Prövningen i förhållande till miljöbalken

5.1 Inledning

Förutom den ovan refererade regeln i 11 kap. 23 § miljöbalken så saknar den svenska miljörätten ytterligare regler om den verkan som en tillåtlighetsprövning har i förhållande till efterkommande och för genomförandet av till exempel ett vägprojekt nödvändiga prövningar av tillstånd, dispenser m.m. enligt bland annat miljöbalken. Av MÖD 2006:44 framgår dock att ett beslut om tillåtlighet generellt är bindande för efterkommande tillståndsprövningar. Detta förhållande framgår också av vissa uttalanden i förarbeten, jfr prop. 1997/98:45 del 1 s. 436 och 443 samt prop. 2011/12:118 s. 99. Detta gäller dock inte för de tillstånd och dispenser m.m. enligt miljöbalken som har sitt ursprung i europarättslig miljölagstiftning. Någon sådan tillstånds- eller dispensprövning är dock inte aktuell inom ramen för denna tillståndsansökan.

Det är inte heller helt tydligt i lagstiftningen hur denna tillståndsansökan om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken ska förhålla sig i övrigt till miljöbalkens regler. Nedan kommer Trafikverket därför att översiktligt redogöra för sitt synsätt på hur miljöbalkens kapitel för skydd av områden och biologisk mångfald samt kapitlen om verksamheter i balkens tredje avdelning förhåller sig till den prövning som nu ska ske i denna tillståndsansökan för vattenverksamhet. I denna redogörelse ingår även vissa av de förordningar som meddelats med stöd i de ovannämnda kapitlen. De materiella reglerna i miljöbalken måste här också ses i belysning av den parallella miljöprövningen som nu sker i vägplan. Visst fokus blir givetvis på de för projektet relevanta bestämmelser i balken som berör anmälnings- eller tillståndsplikt

Men Trafikverket har också att redogöra för hur projektet och vattenverksamhetens omgivningspåverkan även i övrigt förhåller sig till de materiella reglerna i miljöbalkens andra och tredje avdelningar. Den sammantagna utgångspunkten är dessa bestämmelser satt i belysning av de allmänna hänsynsreglerna i balkens andra kapitel, främst 2 kap. 1 § (bevisbörderegeln), 2 § (kunskapsregeln), och 3 § (försiktighetsprincipen³). Men 4 och 5 § kommer också att belysas. Lokaliseringsregeln i 6 § har ju framförallt hanterats i vägplanen. Vad gäller 8 § (skaderegeln) så kommer denna att behandlas under avsnitt 11.3 "Skadereglering".

De eventuella åtaganden som framkommer i dessa delar från Trafikverkets sida får också anses ge en bundenhet under det allmänna villkor som föreslås i avsnitt 10.1 "Allmänt villkor". Här vill Trafikverket dock också lyfta fram att 2 kap. miljöbalken generellt sett gäller för alla verksamheter och åtgärder som bedrivs inom ramen för detta vägprojekt och detta gäller oavsett om vissa frågor är reglerade i särskilda villkor eller i åtaganden från Trafikverket.

Under avsnittet 9 "Följdverksamheter till vattenverksamheten" så redogör Trafikverket sedan särskilt för den del av omgivningspåverkan som i och för sig också regleras i de kapitel som genomgås nedan, men där ett tydligare samband föreligger med vattenverksamheten och där det dessutom föreligger ett behov av reglering i särskilda villkor till tillståndet. Detta utifrån den praxis som kan tolkas med ledning av MÖD 2010:9, företrädesvis således utsläpp till vatten, buller och vibrationer.

³ Denna princip blir även styrande för de särskilda villkor som Trafikverket föreslår i avsnitt 10. Vad gäller motiven för dessa villkor avseende vattenverksamheten, utsläpp till vatten, buller och vibrationer så framgår de av avsnitt 8 och 9

5.2 7 kap. miljöbalken

5.2.1 Östra Mälarens vattenskyddsområde

Påverkan på Östra Mälarens vattenskyddsområde har bedömts inom ramen för vägplanens miljökonsekvensbeskrivning. Närmaste råvattenuttag sker vid Norsborg, drygt fyra kilometer väster om aktuellt område. Av 11 § i föreskrifterna till vattenskyddsområdet framgår dock vissa regleringar kring avfallshantering, upplag, mellanlagring samt förorenade massor inom området. Enligt 14 § samma föreskrifter får inte heller muddring samt mark- och anläggningsarbeten ske utan tillstånd inom primär zon. Av samma bestämmelse framgår dock att denna tillståndsplikt inte gäller när arbetena också kräver tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken.

Trafikverket har utifrån dessa regleringar nu valt att förslå särskilda villkor till tillståndet. Detta för att säkerställa att miljökonsekvenserna från de byggarbeten som nu kräver tillstånd enligt miljöbalkens regler om vattenverksamhet inte hamnar i konflikt med föreskrifterna. Villkoren framgår under avsnittet 10.2.8 "Uppfyllande av skyddsföreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde".

5.2.2 Naturreseptatet Gömmaren

Delar av området för vägplanen hamnar inom det kommunala naturreseptatet Gömmaren. Påverkan från vägintrånget har här bedömts inom ramen för vägplanens miljökonsekvensbeskrivning. Planen medför både ett permanent och ett tillfälligt intrång i naturreseptatet. Upphävande av vissa delar av naturreseptatet samt dispens för intrång med prövning av kompensationsåtgärder, allt enligt 7 kap. 7 § miljöbalken, kommer sökas hos Huddinge kommun inför fastställelse av vägplan.

5.2.3 Övrigt områdesskydd

Biotopskydd och strandskydd hanteras också inom ramen för vägplanens miljökonsekvensbeskrivning, jfr 16 a väglagen. Något övrigt områdesskydd aktualiseras inte av vägprojektet.

5.3 8 kap. miljöbalken

Redovisningen över de arter som påverkas av vägprojektet som helhet och deras skyddsbehov redovisas i vägplanens miljökonsekvensbeskrivning med tillhörande underlagsrapport "PM Artskydd".

Vad gäller denna ansökan så finns det vid den planerade trafikplatsen Gömmaren ett småvatten där förekomst av vanlig groda och mindre vattensalamander har konstaterats. Dessa arter är skyddade enligt 6 § artskyddsförordningen. Trafikverket har även här förslagit särskilda villkor för att förhindra att grodor dödas, skadas och att skador inte heller uppkommer på aduler, rom eller groddjursjuveniler. Något förbud enligt 15 § artskyddsförordningen kommer således inte att aktualiseras. Förslagen till villkor finns här under avsnitt 10.2.4 "Skydd av groddjur". Påverkan på småvattnet och dessa arter redovisas i avsnitt 6.6 "Artskydd" i denna ansökans miljökonsekvensbeskrivning, bilaga C1 till ansökan (MKB). Då denna påverkan på groddjuren även är att hänföra till grundvattenbortledning så finns arbetssättet också översiktligt beskrivna i avsnitt 8.5.5 "Småvattnet".

5.4 9 kap. Miljöbalken

5.4.1 Inledning

Byggnad och drift av allmän väg är inte tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet. Miljökonsekvenser från driften av den nya vägen bedöms således i miljökonsekvensbeskrivningen till vägplanen

och planen reglerar också de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas för att förebygga störningar och andra olägenheter från trafiken eller anläggningen, jfr 16 a § väglagen. Planen reglerar dock inte hur vägen ska byggas och vilken miljöpåverkan som då kan accepteras. I miljökonsekvensbeskrivningen till vägplanen har dock byggskedet beskrivits översiktligt.

5.4.2 Hantering av massor

Vad gäller masshantering så kan det finnas regler framförallt i miljöprövningsförordningen och förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd som kan komma att aktualiseras inom ramen för vägprojektet. En masshanteringsplan kommer också att redovisas till länsstyrelsen och berörda kommuner innan byggarbetena påbörjas. Planen kommer bl.a. redovisa hur provtagning av massor kommer att utföras och hur massorna sedan hanteras inom arbetsområdet eller transporteras ut från området. Det kan då uppkomma verksamheter eller åtgärder som är anmälnings- eller tillståndspliktiga t.ex.

1. Anmälan om schakt i förorenade områden
2. Anmälan för krossverksamhet
3. Tillstånd för tillfälliga upplag

Dessa tillstånd eller anmälningar kommer, allt efter det att behov uppkommer, sökas av Trafikverket eller av den upphandlade entreprenören i samband med byggskedet. Dessa prövningar omfattas inte av denna tillståndsansökan.

I MKB till ansökan redovisas vilka typer av massor och bedömda mängder som projektet behöver hantera. Det är i princip tre kategorier, material från befintliga anläggningar som ska utrivs, massor från schakt, för utfyllnad eller vägunderbyggnader samt material för byggnation av broar, vägbanor m.m.

Inför rivning kommer de befintliga anläggningarna att provtas. Rivningsmaterialet kommer sedan att klassificeras utifrån möjligheten till återvinning av till exempel stål, kablar och rena massor. Sorteringen kan ske inom arbetsområdet eller på annan plats efter transport ut från området. Schaktmassor och massor för utfyllnad, uppbyggnad av vägunderbyggnad kommer också att kontrolleras och klassificeras. De schaktmassor som är rena kommer att återanvändas inom projektet där det finns behov och är lämpligt.

För sådan återanvändning av massor gäller följande principer

- massor med halter under "Mindre känslig markanvändning" (MKN) i enlighet med Naturvårdverkets Handbok 2010:1 "Återvinning av avfall i anläggningsarbeten" får återanvändas i vägkroppen
- massor med halter under "Känslig markanvändning" (KM) i enlighet med Naturvårdverkets Handbok 2010:1 "Återvinning av avfall i anläggningsarbeten" får också användas i övriga områden inom vägområdet
- utanför vägområdet samt inom naturreservatet Gömmaren får endast massor med halter under mindre än ringa risk (MRR) "Naturvårdsverket, Handbok 2010:1" återanvändas. Alternativt ska föroreningshalterna i massorna vara likställda med de naturliga bakgrundsvärden inom det område där de används

5.4.3 Transporter

Reglerna i lag om transport av farligt gods och förordning om transport av farligt gods kommer att aktualiseras vid anläggandet av projektet. I dessa regler och i omfattande följdföreskrifter från

olika myndigheter, beroende på transportslag, finns krav på den som lastar, lossar eller transporterar farligt gods. Detta innebär bland annat krav på märkning, paketering, krav på säkerhetsrådgivare m.m.

Transporter till och från arbetsområdet sker i första hand via befintliga allmänna vägar. En tillfällig transportväg kommer dock att anläggas fram till Gömmarravinen. Transporter till och från Vårbybron kan även ske via vattnet. Det gäller då i första hand brodelar till nya broar och rivningsavfall från de befintliga broarna. De material som till största del bedöms transporteras bort är främst berg- och schaktmassor som inte kan avsättas inom projektet samt rivningsmaterial. De material som körs in till arbetsplatsen är främst fyllnadsmaterial, betong, asfalt och stål.

Som framgår av avsnitt 8.2.2 "Arbete inom vattenområde Fittjaviken" kan anläggandet av Vårbybron ske på två sätt. Beroende på val av arbetsmetod är en teoretisk uppskattning av mängden massor som behöver transporteras från arbetsområdet omkring 52 000 ton om arbetet sker från pråmar eller arbetsplattformar. Om arbetet vid Fittjaviken utförs med en temporär utfyllnad i vattenområdet blir uppskattning av mängden massor omkring 61 000 ton.

Omräknat till antal lastbilstransporter blir detta cirka 1 700 – 2 040 transporter fördelade under hela arbetstiden beroende på val av arbetsmetod. Beräkningarna utgår från att lastbil med släp som tar cirka 30 ton. Bortforsling av befintliga bullerskärmar och flytbrygga är inte med i beräkningarna ovan. Troligen transporteras flytbryggan bort från området med båt.

Vad gäller dessa transporters omgivningspåverkan så bör det i sammanhanget lyftas fram att lastbilstrafiken till och från de aktuella arbetsområdena närmast kommer att ha en direktaccess till E4/E20. Denna allmänna väg trafikeras dagligen i övrigt av cirka 10 000 lastbilar enligt Trafikverkets databas Vägtrafikflödeskartan.

Om det uppstår buller till följd av transporter och trafikomläggningar som kan riskera att utgöra olägenheter för människors hälsa eller miljön får detta buller hanteras inom ramen för tillsyn. Samma sak med olägenheter kring damning.

5.5 10 kap. miljöbalken

I samband med planering och framtagande av tillståndshandlingar för Tvärförbindelse Södertörn har miljöprovtagningar genomförts av jord, grundvatten, asfalt och sediment. Provtagningar har utförts generellt inom planerat arbetsområde, samt som riktade provtagningar vid fastigheter som identifierats som potentiellt förorenade. Undersökningarna omfattar cirka 200 provpunkter i jord.

Generellt har låga halter påträffats strax över KM. På några platser har provtagningarna dock också visat på halter över MKM. I två provpunkter har halter av PAH över Avfall Sveriges gränsvärden för farligt avfall (FA) (Avfall Sverige 2019) påträffats. Dessa är dels på landtungan vid Vårbybron, dels på fastigheten Varvet 1 strax norr om arbetsområdet vid västra delen av Vårbybron. Även grundvatten har undersökts med avseende på föroreningar. Sju grundvattenrör har följts upp under 2020. Analyserna visar här på antingen inga eller låga halter av föroreningar.

Sulfidlera har påträffats i en punkt inom vägområdet för E4/E20 strax söder om Gömmarravinen. Analyserna indikerar att sulfidhaltiga lera förekommer mellan nivåerna +20 och +21. Denna förekomst är avgränsad i plan. Detta är därför sannolikt en lokal förekomst. Sulfidlera har dock även noterats okulärt vid fältundersökningar öster och väster om Vårbybron.

Sulfidhaltiga bergmassor bedöms kunna förekomma i området även om de bergarter som mestadels förekommer inte främst associeras med sulfidmineraliseringar. Det är först vid byggskedet som förekomsten av sulfidmineraliseringar till fullt ut kan bedömas och Trafikverket håller på att

utveckla en provtagningsmetodik via ett doktorandprojekt tillsammans med bland annat Luleå tekniska högskola.

Massor med halter överskridande MKM kommer att hållas täckta för att minska risken för spridning av föroreningar orsakade av nederbörd och vind. Lagring av övriga jordmassor ska ske på sådant sätt att lättsuspenderade material inte heller transporteras iväg vid nederbörd eller vind.

Fittjavikens sediment har på några platser konstaterats innehålla föroreningar i halter som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden. Trafikverket kommer här att ställa krav på entreprenören att dessa muddermassor ska hanteras i enlighet med "Havs- och vattenmyndighetens rapport 2018:19" och "Naturvårdsverket, Handbok 2010:1". Vägprojektets masshanteringsplan kommer även att omfatta förorenade jordmassor och sediment. Provtagning genomförs här för klassificering för bl.a. underlag till schaktplan.

Om det vid schaktarbete uppkommer misstanke om förorenade massor, sulfidhaltig jord eller förorenat berg eller grundvatten kommer arbetet omedelbart att avbrytas inom det berörda området. Entreprenören ska också underrätta Trafikverket. Provtagning för klassificering och avfalls-karakterisering ska sedan utföras. Om den upptäckta föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön kommer också tillsynsmyndigheten att underrättas.

5.6 11 kap. miljöbalken

Denna ansökan omfattar all tillståndspliktig vattenverksamhet som bedöms kunna uppkomma vid byggnation och drift av Vårbybroarna samt trafikplats Gömmaren. Vissa av dessa vattenverksamheter skulle enskilt ha bedömts falla under undantagsregeln i 11 kap. 12 § miljöbalken men i dessa delar har Trafikverket, för enkelhetens skull, valt att söka frivilliga tillstånd.

Andra schakt, främst bergschakt, bedöms ge en viss påverkan för grundvattenförhållandena med påverkan på nivåer eller strömningsvägar, men de medför ingen grundvattenbortledning. Åtgärderna påverkar således bara grundvattnets djup samt läge och de är därför inte tillståndspliktiga (jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 25 maj i år i mål M 11056-19 med där refererade rättsfall).

Upplysningsvis vill Trafikverket informera mark- och miljödomstolen om att det också inom ramen för de aktuella entreprenadarbetena förekommer ett antal andra schakter där en bortledning av grundvatten inte behövs. Dessa går inte ned till något varaktigt grundvattenmagasin men kan dock behöva länshållas från regn, inläckande markvatten.

5.7 14 kap. miljöbalken

Det regelverk som gäller för hantering av kemikalier är omfattande och kommer på olika sätt att styra projektets kemikaliehantering. Det finns bestämmelser i förordning (2008:245) om kemiska produkter och biotekniska organismer, i EG-förordning (1272/2008/EG) om klassificering, märkning och förpackning av ämnen och blandningar (CLP-förordningen) och EG-förordning (1907/2006/EG) om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (REACH-förordningen) som styr vilka produkter som får användas, hur de ska vara märkta, viss hantering, import av kemiska produkter m.m. Dessa regler har även en stark koppling till arbetsmiljöregler då produktmärkningen enligt kemikalielagstiftningen måste iaktas på arbetsplatserna enligt arbetsmiljöreglerna t.ex. Arbetsmiljöverkets föreskrifter om kemiska arbetsmiljörisker (AFS 2014:43). Detta i sig medför även begränsningar av påverkan på den yttre miljön och andra människors hälsa.

Trafikverket har även här att följa sina egna interna regelverk "TDOK 2010:310 - Krav och kriterier kemiska produkter" och "TDOK 2012:22 - Farliga ämnen material och varor". Entreprenörens hantering av kemiska produkter regleras i första hand kontraktuellt genom att Trafikverkets TDOK 2012:93 "Generella miljökrav vid entreprenadupphandling" som utgör en del av förfrågnings- och avtalsunderlaget i samband med kommande upphandlingar. Denna TDOK omfattar även byggmaterial.

All kemikaliehantering ska givetvis ske utifrån en tillämpning av de allmänna hänsynsreglerna och enlighet med all den lagstiftning som refereras ovan. Entreprenörens lagring och hantering av bränslen, oljor och andra kemikalier samt avfall ska utföras på ett sådant sätt att risken för utsläpp till mark och vatten minimeras. En negativ påverkan på omgivningen får här inte uppkomma. I det sistnämnda TDOK:n preciseras även krav på fordon, arbetsmaskiner och drivmedel. För entreprenaden gäller de skärpta kraven från 2017 för särskilt känsliga områden enligt ovanstående publikation. Skärpta krav gäller i känsliga områden som Mälarens vattenskyddsområde.

Entreprenören ombesörjer att anmäla anmälningspliktiga drivmedelstankar till aktuella tillsynsmyndigheter samt uppfylla krav på besiktningar etc. på etableringsområdet. Drivmedelstankar skall uppfylla kraven i NFS 2003:24 "Naturvårdsverkets föreskrifter om skydd mot mark- och vattenförorening vid lagring av brandfarliga vätskor".

Trafikverket kravställer även att entreprenören endast får använda oljor och smörjmedel som uppfyller kriterierna för kraven enligt "Ren smörja", Svanmärkning eller motsvarande miljömärkning alternativt miljöolja specificerade i gällande utgåva av Svensk Standard SS155434.

Entreprenören skall ha riskberedskap vid eventuella utsläpp till mark och vatten, t.ex. med absorptionsmedel, uppsamlingsplats och oljelänsar. Absorberande medel förvaras lätt tillgängligt på arbetsplatsen. Oljeakutväska ska finnas i samtliga arbetsfordon.

Uppströms Vårby källa har som sagt ett känsligt område identifierat och avgränsats för att reducera risken för påverkan på källans vattenkvalitet vid händelse av utsläpp eller spill. Inom detta område ska ytor för lagring och hantering av miljöfarliga vätskor samt ämnen eller uppställning av fordon och maskiner förses med tätskikt som förhindrar infiltration och ytavrinning till grund- och ytvatten. Ytan ska utformas så att hela volymen miljöfarliga vätskor kan samlas upp i händelse av utsläpp eller spill.

5.8 15 kap. miljöbalken

Projektet kommer bland annat att regleras genom avfallsförordningen. Detta regelverk innehåller bestämmelser om hur avfall av olika slag ska hanteras, såsom brännbart avfall, organiskt avfall och farligt avfall. Vidare finns det krav som gäller när avfall ska transporteras t.ex. tillståndsplikt för transport av avfall, skyldigheter att föra anteckningar om sådana transporter, skyldighet att ha transportdokument vid dessa transporter, skyldighet att kontrollera tillstånd hos transportör och mottagare m.m. Vidare finns det skyldigheter att klassificera uppkomna avfall.

De större rivningsarbetena som kommer att genomföras är rivningarna av befintliga broar över Fittjaviken och borttagande av delar av den befintliga E4/E20. Mindre rivningsarbeten kommer att genomföras för broar och trummor, asfalt och räcken. Trafikverket ställer i sin upphandling av entreprenör, krav på att entreprenören ska ta fram en avfallshanteringsplan enligt avfallsförordningen. Planen ska upprättas inför rivning och utbyte av byggvaror, samt inför byggproduktion. Den ska hantera det material och de produkter som blir till avfall vid bygg- och rivningsarbeten.

Detta innebär att entreprenören i ett tidigt skede kommer att hantera frågor kring avfall och återvinning. Kraven innebär bland annat att mängderna ska minimeras, återanvändning och återvinning ska underlättas och sortering av avfallet ska ske.

6 Prövningens förhållande till annan lagstiftning m.m.

6.1 Kulturmiljölagen

Ett flertal fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar berörs av den kommande vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn. Detta är en konsekvens av väganläggningens lokalisering och hanteras inom ramen för vägplanens miljökonsekvensbeskrivning.

6.2 Plan- och bygglagen

Den kommande vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn kommer att beröra områden som omfattas av detaljplan. I Botkyrka kommun berör vattenverksamheten fem detaljplaner och i Huddinge kommun sex detaljplaner. De detaljplaner som berörs av vägplanens vattenverksamhet och hur de kommer att hanteras redovisas i Tabell 1 och Tabell 2. Detta arbete med upphävande och ändringar av detaljplaner föranleds av 14 § väglagen där det framkommer att byggandet av en väg inte får ske i strid mot en detaljplan.

Tabell 1. Berörda detaljplaner i Botkyrka kommun.

NAMN	PLAN-ID/ AKT-BE-TECKNING	ANTAGEN/ LAGA KRAFT	VÄGPLANENS BERÖRINGSPUNKTER	HANTERING
FITTJA XXI	56-21.2-1	1973	Områden för tillfällig nyttjanderätt gör intrång i parkmark vid två platser, nytt vägområde med slänt och gång- och cykelväg gör intrång inom parkmark.	Den del av detaljplanen som ligger inom vägområdet upphävs.
SLAGSTA-TEGELBRUKET	56-47	2007	Både område för tillfälligt nyttjanderätt samt nytt vägområde med slänt och gång- och cykelbro innebär intrång i huvudgata.	Den del av detaljplanen som ligger inom vägområdet upphävs.
FITTJA XXII	56-22-1A	1970	Nytt vägområde med väg och slänt samt teknikbyggnad innebär intrång i parkmark och område för gata. Nytt vägområde med inskränkt vägrätt för el- och VA-ledningar innebär intrång i område för parkmark och gata. Område för tillfällig nyttjanderätt gör intrång i parkmark, elnätsstation, gata och industri/kontor/byggnadskvarter.	Den del av detaljplanen som ligger inom vägområdet upphävs. Den del av detaljplanen som ligger inom vägområde med inskränkt vägrätt ändras vid behov.
VARVET 1	54-56	2017	Nytt vägområde med väg, gång- och cykelväg samt bullerskydd, nytt vägområde med inskränkt vägrätt för grundläggning med pålar, samt område för tillfällig nyttjanderätt gör intrång i parkmark, lokalgata, vattenområde, teknisk anläggning (transformatorstation), samt kvartersmark för industri/verksamheter/kontor.	Detaljplan behöver ändras.
TEGELBRUKET 1 M.M.	56-43	2001	Område för tillfällig nyttjanderätt gör intrång i park och vattenområde och nytt vägområde med reningsanläggning för dagvatten gör intrång i parkmark.	Den del av detaljplanen som ligger inom vägområdet upphävs. Den del av detaljplanen som ligger inom vägområde med inskränkt vägrätt ändras vid behov.

Tabell 2. Berörda detaljplaner i Huddinge kommun.

NAMN	PLAN-ID/ AKTBETECK- NING	ANTAGEN/ LAGA KRAFT	VÄGPLANENS BERÖRINGSPUNKTER	HANTERING
GAMBRINUS OCH MJÖDET	0126K-12105	1991	Nytt vägområde, nytt vägområde med inskränkt vägrätt (VA-anläggning/ledning) samt område för tillfällig nyttjanderätt gör intrång i natur, huvudgata, lokalgata, kontor/småindustri/lager, transformatorstation, parkering och industri.	Den del av detaljplanen som ligger inom vägområdet upphävs.
DELAR AV HAGA OCH VÄRBY	0126K-6125	1956	Nytt vägområde gör intrång i allmän plats gata/park.	Den del av detaljplanen som ligger inom vägområdet upphävs.
DELAR AV HAGA OCH VÄRBY	0126K-4901	1963	Nytt vägområde, nytt vägområde med inskränkt vägrätt (ledning) samt område för tillfällig nyttjanderätt gör intrång i område för hamnändamål, industriändamål, gata, park/plantering, huvudvattenledningsområde.	Den del av detaljplanen som ligger inom vägområdet upphävs.
HAGA II	0126K-5153	1961	Nytt vägområde för ny väg, bullerskydd och reningsanläggning för tunnelvatten, nytt vägområde med inskränkt vägrätt (VA-anläggning/ledning) samt område för tillfälligt nyttjanderätt gör intrång i område för park, bostadsändamål samt parkeringsändamål med skärmtak.	Den del av detaljplanen som ligger inom vägområdet upphävs.
KV. RIGGEN	0126K-11061	1985	Nytt vägområde för ny väg och bullerskydd, nytt vägområde med inskränkt vägrätt (VA-anläggning/ledning) samt område för tillfälligt nyttjanderätt gör intrång i område för kontor, parkering, gata, lager och handel.	Den del av detaljplanen som ligger inom vägområdet upphävs.
HAGA VII	0126K-10587	1981	Inskränkt vägrätt för VA-ledningar gör intrång i prickmark och område för gata och gatuplantering. Nytt vägområde gör intrång i område för gata och gatuplantering med gångväg.	Den del av detaljplanen som ligger inom vägområdet upphävs.

Av 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken följer vidare att ett tillstånd eller en dispens enligt balken inte heller får ges i strid med en detaljplan. Även denna bestämmelse vilar på den principen att det är kommunens planläggning som ska vara avgörande för hur mark och vatten får användas inom den egna kommunen. Det är här mark- och miljödomstolens sak att avgöra om den vattenverksamhet som Trafikverket nu ansöker om tillstånd för strider mot den tillåtna markanvändningen i en detaljplan.

Det pågår nu som sagt ett omfattande arbete med att upphäva eller ändra alla dessa detaljplaner. Eftersom tillåtligheten för vattenverksamheten prövas i vägplanen så blir den markanvändning som då tillåts enligt vägplanen även styrande vid bedömningen av det vattenrättsliga tillståndets överensstämmelse med en detaljplan.

Det är idag svårt att förutsäga vid vilken tidpunkt dessa ändringar av detaljplaner kommer att få laga kraft. Men i den uppkomna situationen där detaljplanerna nu kommer att ändras så kan tillstånd enligt miljöbalken meddelas med det villkoret att tillståndet endast gäller om planen ändras (jfr prop. 1997/98:45 del II, s. 206 som hänvisar vidare till prop. 1981/82:130, s. 96 f.).

Trafikverket kommer senare under ansökans handläggning att återkomma till domstolen angående status för handläggningen av detaljplanerna. Om det då inför meddelandet av tillståndet skulle visa sig att någon av dessa planer fortfarande skulle stå i strid med tillståndet så kommer Trafikverket att föreslå ett villkor i enlighet med den ordning som framkommer av förarbetena ovan.

6.3 Flytt av kablar och ledningar

Den planerade väganläggningen medför att befintlig ledningar för el, tele, fjärrvärme och kyla samt VA ledningar behöver flyttas. Avtal är upprättade med respektive ledningsägare om detta sker som förberedande arbete av ledningsägaren eller om det ingår i entreprenaden för vägen. Befintliga ledningar som idag passerar Vårbysundet via landtunga och förlagda på sjöbotten kommer ersättas av ledningar som hängs upp i brokonstruktionen. Trafikverket har egna ledningar för vägtagvatten på land och ut i vattenområde som kommer tas bort och ersättas av nya dagvattenledningar och utloppsledningar.

6.4 Befintliga tillstånd för vattenverksamhet

Utrivningen av befintliga broanläggningar och borttagning av landtungan påverkar befintliga tillstånd enligt miljöbalkens 11 kapitel eller äldre vattenlagstiftning enligt Tabell 3. Inom utredningsområdet finns ett antal verksamheter som har tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken eller äldre lagstiftning.

I tabellen anges de tillstånd för vattenverksamhet som finns i det berörda området enligt mark- och miljödomstolarnas miljöbok. Nummer 8197, 8198, 7656 och 7647 är alla direkt kopplade till den befintliga bron och utfyllnaden. Tillstånden innehas av Trafikverket. Nummer 7823 är ett äldre tillstånd till en tidigare bro som revs i samband med uppförandet av befintliga broar, dock ingick en första utfyllnad i denna dom. Nummer 8149 är tillstånd till fjärrvärmeledning.

Tabell 3. Befintliga tillstånd.

DOMSTOLENS MÅLNUMMER	ANL. ID	NAMN OCH OMFATTNING	VERKSAMHETS-UTÖVARE
DOM DVA 48/1994, MÅL VA 39/94	8197	Tillstånd för Staten genom Vägverket, Region Stockholm, att för väg E4/E20 anlägga två nya broar över Fittjaviken inom Haga 1:20 i Huddinge kommun och Fittja 17:23 i Botkyrka kommun, m.m.	Trafikverket
DOM DVA 53/1995, MÅL VA 30/95	8198	Tillstånd för Vägverket Region Stockholm och Botkyrka kommun att över Fittjaviken inom Haga 1:70 och 1:108 samt Fittja 17:23 anlägga ny gång- och cykelbro, m.m.	Trafikverket
	7647	Utfyllnad i Vårbyfjärden vid Fittja längs fjärdens västra strand omedelbart norr om den i Europaväg 4 ingående bron över Fittjasundet, Botkyrka kommun, Stockholms län, m.m.	Trafikverket och Botkyrka kommun
DOM DVA 28/1973, AD 30/71	7656	Utfyllnad i Vårbyfjärden vid Fittja - å Haga 1:20 och - eventuellt - 1:69 i Huddinge kommun samt stadsägorna 23, 24 och 26 i Botkyrka kommun - längs fjärdens västra strand omedelbart norr om den i Europaväg 4 ingående bron över Fittjasundet	Botkyrka kommun.
ANS D50/1953 DOM A15/1955	7823	Vägbank och fast bro över Fittja sund inom Huddinge och Botkyrka socknar, Stockholms län (i tillägg anläggande av småbåtsbrygga).	Vägförvaltningen i Stockholms län
DOM DVA 47/1998, MÅL VA 3/98	8149	Tillstånd för Södertörns Fjärrvärmeaktiebolag att på mark och i vatten till fastigheterna Haga 1:69, 1:70 och 1:108 i sundet mellan Fittjaviken och Vårbyfjärden lägga ned fjärrvärmeledningar m.m., Huddinge kommun, Stockholms län.	Södertörns Fjärrvärme

7 Mark och vattenförutsättningar

Markförhållandena varierar stort inom det aktuella området. Fittjaviken, Albysjön och vidare söderut även Tullingesjön är en del av en nära nord-sydlig storskalig zon (eller förkastning) som också ses i Masmobergets och Vårbybergets mycket branta sluttning ned mot Mälaren. Zonen har vid Vårbybron skapat jorddjup med över 120 meters mäktighet vilket är exceptionellt för Stockholmsförhållanden.

I Mälarens fortsättning mot väster framträder en annan storskalig tektonisk zon med nära väst-östlig sträckning. I dess förlängning ligger Gömmarravinen och sjön Gömmaren. Här är jorddjupen inte lika mäktiga, upp till cirka 20 meter i berörda delar av ravinen. Den nord-sydliga zonen utgjorde sedan en kanal för inlandsisens smältvatten och här har Tullingeåsens sandiga grusiga jordlager avlagrats. Även i Gömmarravinen och angränsande sidodalar finns sandiga jordlager med hög förmåga att lagra och transportera grundvatten.

I området intill Fittjaviken kan mark- och vattenförhållandena beskrivas med utfyllda områden som överlagrar det sandiga grusiga isälvmaterialet. På östra sidan i Huddinge kommun finns ett lerlager mellan fyllningsjorden vid markytan och de sandigt grusiga jordlagren djupare ned. Här finns två grundvattenmagasin, ett övre magasin i fyllningsjorden och ett undre magasin under lerlagret. Det övre magasinet har en knapp meters högre grundvattennivå än det undre.

Med grundvattenmagasin menas ett avgränsat jordlager som är tillräckligt genomsläppligt så att det går att utvinna grundvatten genom exempelvis en brunn. Därför räknas inte lerlagret in som magasin trots att lera också kan innehålla en stor andel vatten, detta eftersom lerjord är för tät för att släppa igenom vatten i någon större mängd.

Fyllnadsmassor och tidigare verksamheter gör att föroreningar förekommer eller kan misstänkas förekomma på båda sidorna om viken. Tullingeåsens isälvmaterial har kontakt med Mälaren och beroende på årstid och vattennivå i Mälaren kan vatten både rinna ut från och in till Tullingeåsen. Där de nya Vårbybroarna ska anläggas består Fittjavikens botten till stor del av ett grövre material, till stor del beroende på tidigare utfyllnader och tryckbankar.

I området för trafikplats Gömmaren spelar bergytans stora variationer en avgörande roll för områdets grundvattenförhållanden. Den skapar mindre dalgångar, trösklar och styr nivåer och flödesvägar för grundvattnet i området. Vissa delar av arbetsområdet saknar varaktiga grundvattenmagasin utan utgör endast strömningsvägar för grundvattnet under perioder med grundvattenbildning och höga grundvattennivåer.

8 Planerad vattenverksamhet

8.1 Inledning

De arbeten med Tvärförbindelse Södertörn som föranleder denna ansökan är redan översiktligt beskrivna under avsnitt 3.1 "Inledning". I detta avsnitt 8 kommer Trafikverket att mer specifikt redogöra för de olika vattenverksamheterna på de platser där de kommer att bedrivas. Först beskrivs den vattenverksamhet som kommer att ske i och kring Fittjavikens vattenområde med anledning av anläggandet av den nya Vårbybron. Sedan redogör Trafikverket för de arbetsmoment som innebär vattenverksamhet vid trafikplats Gömmaren och förskärningen till Masmotunneln. Trafikverket klargör även det behov som kan finnas av regeringar i särskilda villkor för vattenverksamheten. I övrigt hänvisas i dessa delar till TB.

Frågor kring hantering av länshållningsvattnen, buller, vibrationer m.m. beskrivs som sagt under avsnitt 9 "Följdverksamheter till vattenverksamheten". Trafikverket klargör även här det behov som kan finnas av regeringar i särskilda villkor för dessa verksamheter.

8.2 Fittjavikens vattenområde

I Figur 3 framgår E4/E20 läge på platsen idag med den nuvarande Vårbybron. Figur 4 illustrerar sedan en ombyggd väg med en nyanlagd bro. På denna bild är även de olika arbetsområdena för de vattenrättsliga arbeten kring bron markerade.



Figur 3. Flygfoto över E4/E20 idag med Vårbybro och trafikplats Fittja. Vy från öster



Figur 4. Illustration av ombyggd E4/E20 från trafikplats Fittja mot Vårby backe med angivande av områdena för vattenverkamheter omkring Vårbybron. På bilden framgår även tunnelpåslaget till Masmotunneln och delar av trafikplats Gömmaren.

8.2.1 Området väster om Fittjaviken

I detta område kommer en temporär grundvattenbortledning att ske för länshållning av inläckande grundvatten i jordschakt där stöden för Vårbybroarnas landfäste samt dess förlängning över Tegelbruksvägen ska konstrueras. Bortledandet behövs för att stöden ska kunna byggas i torrhet. Schakten görs bland annat av platsskäl inom spont med beräknade dimensioner kring ca 25 x 30 meter. Dräneringsnivå för torrhet är här cirka -1,9.

Även en dagvattendamm för permanent omhändertagande och utjämning av vägdagvatten kräver här under sin byggtid en schakt i torrhet ned till nivå ca -1,7 under byggskedet. Arbetena utförs här i öppna grundvattenmagasin med medelgrundvattennivå kring +0,9. Samtliga schakt är belägna mellan Tegelbruksvägen och Mälarens strand. Brostödens läge och läget för dagvattendammen framgår av figur 34 i avsnittet 3.2 "Övriga arbeten intill Fittjaviken" i TB.

8.2.2 Arbete inom vattenområde Fittjaviken

Här kommer arbetet med rivning av befintliga anläggningar och utförande av nya broar ske växelvis så vägtrafiken över viken alltid ska kunna upprätthållas. Först rivs gång- och cykelbron samt båtbygga och man bygger sedan den nya norra delen av Vårbybron. Därefter rivs befintliga vägbroar för uppförandet av den södra av den nya Vårbybron. Slutligen byggs sedan en ny gång- och cykelbro norr om de nya vägbroarna. Arbeten med schaktning, utfyllnad, spontslagning m.m. kommer att ske i vattenområdet eller inom utfyllda områden. Dessa arbeten sker för anläggandet av nya brostöd samt utläggandet av nya ledningar i vattenområde. Den nuvarande landtungan kommer också att schaktas bort ned till cirka 0,5-1,5 meter under medelvattenyta, se bilaga B1.6 i TB. De grundare partierna är här fundamenten för de gamla broarna som inte kan kapas ned djupare. På grund av förhållandevis branta stränder sammanfaller i stort vattenområdet med Fittjavikens strandlinje.

Anläggande av Vårbybron kan ske på två principiellt olika sätt. Den ena metoden innebär arbete från pråmar eller arbetsplattformar som förankras i Fittjavikens botten med stödben. Brostöden grundläggs och gjuts sedan inom en spontlåda som med tät botten. Med den andra metoden görs en temporär utfyllnad i anslutning till befintlig landtunga i Fittjaviken och därefter anlägger man en schakt för brostöd inom själva utfyllnaden. Även dessa schakt görs inom spont och med bottentätning. Valet görs av entreprenör beroende av deras tidigare erfarenheter samt deras val av gestaltning och anläggningsmetod. De båda metoderna finns beskrivna i avsnitt 4 i TB. Oavsett om en metod med utfyllnad väljs så kommer troligen vissa stöd för den nya gång- och cykelbron att utföras med spontlåda i vatten.

8.2.3 Område öster om Fittjaviken

Vattenverksamheten utgörs också här av temporär grundvattenbortledning i jordschakt för stöd till Vårbybroarnas landfästen och över Vårby allé samt för gång- och cykelbron. Även här medför en jordschakt för anläggande av en dagvattendamm en temporär grundvattenbortledning. Schakten får dimensionen cirka 30 x 25 meter för Vårbybrons landfästen och cirka 10 x 10 meter för gång- och cykelbrons brostöd. Anläggningarnas läge visas i figur 34 i avsnitt 3.2 i "Övriga arbeten intill Fittjaviken" i TB.

Dräneringsnivå för att kunna arbeta i torrhet är cirka -3,8 för brostöd närmast Mälaren samt -1,6 avseende övriga brostöd och cirka -2,0 för anläggande av dagvattenreningsanläggningen. För brostöden till gång och cykelbron blir dräneringsnivån cirka -1,0. Schakten görs i fyllningsjord ned till eller i underliggande lerjordlager. Fyllningsjordens öppna grundvattenmagasin har medelgrundvattennivå kring +1,7.

8.3 Området för trafikplats Gömmaren

I Figur 5 framgår en mer detaljerad illustration av den nya trafikplats Gömmaren med påslaget och tunnelymningen för Masmotunneln.



Figur 5. Illustration av ombyggd E4/E20 vid den nya trafikplats Gömmaren samt tunnelpåslaget vid Masmotunneln inklusive ett ungefärligt läge för Gömmarbäcken.

Masmotunnelns förskärning är uppdelad i tre delar. Mittendelen med anslutning till de två huvudtunnlarna sluttar svagt inåt vid påslaget till bergtunnlarna med schaktnivåer från +35 ned till +34. Övriga två delar utgör förskärning för två rampvägstunnlar och med en lutning ut från bergtunnlarna. Den norra förskärningen har schaktnivå +30 ned till +29 där den övergår till jordförlagd rampväg. Den södra förskärningen har schaktnivå vid påslaget på +22 och +20 vid förskärningens slut. Bergbranten där förskärningarna anläggs utgör ett naturligt utströmningsområde för berggrundvattnet till anliggande jordlager och de båda förskärningarna med fall ut mot jordlagren medför ingen bortledning av grundvatten utan de kan anses förstärka den naturliga utströmningen till jord med en viss påverkan för berggrundvattennivåerna men ingen för angränsande jordlager. Förskärningens läge visas i figur 39 i avsnitt 3.3.3 "Anläggningsdelar som medför grundvattenpåverkan" i TB.

Det är således endast den mittersta delen av förskärningen med fall in mot bergtunneln som medför ett behov av permanent grundvattenbortledning. Grundvattennivån i berg vid Masmobergets norra bergssida har uppmäts till mellan +29 till +32, men nivån är sannolikt högre vid förskärningens anslutning till bergtunnlarna. Grundvattenavsänkningen i berg bedöms därmed bli måttlig trots det ställvis stora schaktdjupet. I jordlagren norr om förskärningen har nivåerna uppskattats till mellan +25 till +28, d.v.s. lägre än berggrundvattennivån. Detta visar på utströmning av berggrundvatten till jordlagren. Då endast del av förskärningen medför bortledning bedöms påverkan för jordlagren bli mycket måttlig.

Länshållning av jordschakter för stöd till vägbroar och stödmurar innebär också ett behov av temporära grundvattenbortledningar i området kring trafikplatsen. Hur pass omfattande bortledningen blir beror till viss del på grundvattenförhållandena vid brostödens slutliga placering. Notera att vissa brostöd kommer vara placerade där nuvarande vägbanor för E4/E20 är belägna. Här har markundersökningar inte kunnat utföras. Det är först när trafiken leds om under byggskedet som kompletterande geotekniska undersökningar kan fastställa markförhållandena inom dessa områden. Det finns därför idag ingen exakt kunskap kring vilka av schakterna för brostöd som kommer att kräva en länshållning under byggskedet.

Där Gömmarbäcken i dag passerar E4/E20 i en trumma kommer en ravin skapas med bäcken i en öppen bäckfåra. Därför behövs broar både för den befintliga och den nya väganläggningens anslutning till Masmotunneln. I denna ravin kommer de största schaktdjupen att krävas. Temporär grundvattenbortledning blir nödvändig för vissa av schakterna. Noterbart är även att markmodelleringen med tillskapad ravin och ny bäckfåra i sig medför en viss förändrad grundvattensituation men det medför ingen bortledning. I området söder om denna ravin ligger bergytan ytligare och grundvattennivåerna varierar och lokalt bedöms inga varaktiga grundvattenmagasin förekomma. Här blir behovet av länshållning betydligt mer begränsat med bara någon meters avsänkning som mest. Behovet av schakt vid Gömmarravinen och området norr om ravinen visas i figur 40 i avsnitt 3.3.3 "Anläggningsdelar som medför grundvattenpåverkan" i TB.

Norr om ravinen krävs det bergschakt för den del av vägbanan som sträcker sig längst mot öster samt det behövs även berg- och jordschakter för stödmurar mellan vägbanorna. Jordlagren är här relativt tunna och deras genomsläpplighet samt vissa trösklar i bergytan styr det nuvarande grundvattenflödet längs med E4/E20 sträckning. Jordlager kommer här att skiftas ut och berget schaktas ned till som mest cirka två meter under uppmätt grundvattenyta. Här kommer vägens dagvattendiken i mindre omfattning kunna dränera bort en mindre mängd grundvatten, främst under perioder med höga nivåer.

Arbeten i Gömmarbäcksravinen innebär ett behov av en temporär utfyllnad inom vattenområdet för Gömmarbäcken under byggskedet. Delar av den nu befintliga och öppna bäckfåran måste därför kulverteras på en längre sträcka än nuvarande vägtrumma. Bäckan behöver även ledas om under byggtiden. Utfyllnaden och den nuvarande vägbanken med befintlig vägtrumma tas sedan bort när arbetena är klara och bäcken leds om i en ny öppen bäckfåra belägen norr om det nu befintliga läget. Se figur 37 i avsnitt 3.3.1 "Arbete i Gömmarbäckens vattenområde" i TB.

8.4 Samverkande vattenverksamhet Masmotunneln

Den vattenverksamhet som kommer att behövas för driften av Masmotunneln bedöms få en mycket begränsad påverkan inom Masmobergets höjdområde och i området norr om bergshöjden där trafikplats Gömmaren kommer att anläggas. Även vattenverksamheten orsakad av förskärningen kommer ge en mycket begränsad påverkan för Masmobergets höjdområde. Som framgår av tidigare Figur 2 så kommer bergschaktet för förskärningen endast påverka en mindre del av Masmoberget som i princip är en utlöpare från den huvudsakliga bergshöjden. Påträffade sprickzoner i berg där förskärningen ska anläggas har en nära ost-västlig orientering vilket gör att en påverkan snarare utbreddes mot väst än in till det egentliga bergshöjdområdet mot söder.

Masmotunneln består av två bergtunneldelar med en ca 120 m lång betongtunnel för den mittdel av tunneln som saknar tillräcklig bergtäckning. Det är här endast den norra bergtunneldelen som tillsammans med förskärningen och övrig vattenverksamhet inom trafikplats Gömmaren kan ha en samverkande påverkan. Förskärningen och Masmotunnelns norra bergtunneldel delar på samma grundvattenbildning uppe vid Masmobergets hjassa. Dräneringen som dessa två anläggningsdelar medför minskar då grundvattenavrinningen till jordlagren som ligger inom tillrinningsområdet för Gömmarbäcken och Vårby källa.

Flera samverkande möjliga effekter för grundvattenförhållandena har identifierats. Dessa redovisas mer utförligt i MKB avsnitt 9.2.4. "Samverkande konsekvenser med Masmotunneln". Årstidsvariationen förstärks med något lägre nivåer sommartid i närmast norrut liggande grundvattenmagasin. Denna förstärkning samverkar även med den förändring av avrinningsförhållandena som förlust av vissa bergtrösklar kan ge upphov till. Detta bedöms ge en påverkan för det grundvattenberoende småvatten som utgör en livsmiljö för de groddjur som beskrivs i avsnitt 5.3

"8 kap. miljöbalken" ovan. Här föreslår Trafikverket vissa särskilda villkor. Detta beskrivs nedan under avsnitt 8.5.5 "Småvattnet".

Det kommer även att ske en minskad tillrinning till grundvattenmagasinet vid Vårby källa och till Gömmarbäckens ytvattenflöde. Denna effekt samverkar även med effekten av ökad area av hårdgjord yta och bortledning av nederbördsvatten som trafikplats Gömmaren ger upphov till. Slutligen bedöms den samverkande effekten för grundvattenförhållandena uppe vid Masmobergets norra hjässa. Här förekommer dock inga jordlagermäktigheter av betydelse och ingen grundvattenberoende vegetation som kan påverkas av den samverkande dräneringen.

8.5 Behov av särskilda villkor för vattenverksamhet

8.5.1 Inledning

Nedan beskriver Trafikverket de eventuella behov av begränsningar i villkor som kan behövas för vattenverksamheten framförallt utifrån en tillämpning av försiktighetsprincipen i 2 kap. 3 § miljöbalken. De faktiska förslagen till villkor framgår sedan under avsnitt 10.

8.5.2 Arbeten i Fittjaviken vattenområde

Bottenundersökningar har inte identifierat några reproduktionsytor eller lekbottnar för fisk i det område där de gamla Vårbybroarna ska rivas och de nya broarna uppföras. Dessa arbeten måste dessutom, som beskrivs ovan under avsnitt 8.2.2 "Arbete inom vattenområde Fittjaviken" utföras i strikt fastställda etapper utifrån ett visst givet tidsschema. Detta eftersom trafiken på E4/E20 måste upprätthållas under hela byggtiden. Med hänsyn till det sistnämnda och de förhållandevis låga värdena på det akvatiska ekosystemet i området ser Trafikverket inte att det skulle vara befogat att begränsa grumlande arbeten till vissa tidperioder under året t.ex. med hänsyn för lekande fisk.

Ett allmänt villkor för skyddsåtgärder vid grumlande arbeten är dock befogat, se villkorsförslag 2. Det finns många olika tekniska lösningar som begränsar grumling t.ex. siltdukar eller bubbelbarriärer. Entreprenören bör därför ges en frihet att kunna välja den tekniska lösning som ger bäst effekt mot grumling i en viss given situation. Villkoret bör därför formuleras som ett generellt åtagande och de tekniska lösningar som sedan kommer att användas bör bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten inom ramen för kontrollprogram.

Tillsynsmyndigheten bör även ges en befogenhet att kunna medge avsteg från kraven i grumlingsvillkoret när skyddsåtgärder för grumling inte behövs för upprätthållandet av en god vattenmiljö, se villkorsförslag 3. Med hänsyn till de akvatiska ekosystemen i vattenområdet får grumlingsvillkoret här anses vara av mindre betydelse. Trafikverket föreslår även ett villkor som styr kvalitén på de massor som kommer att användas för utfyllnad i vattenområdet, se villkorsförslag 4.

8.5.3 Arbeten med grundvattenbortledning vid Fittjaviken

Inom de beräknade påverkansområdena för grundvattenbortledning i arbetsområdet väster om Fittjaviken finns inget sättning-skänligt lerlager och därmed inte heller någon omgivningsproblematik kopplat till detta. Det förekommer inte heller några vatten- eller energibrunnar eller andra grundvattenberoende natur- eller kulturobjekt inom området. Strax norr om påverkansområde, inom fastighet Botkyrka Sjöboda 2, finns dock ett borrhålslager för lagring av energi. Men detta bedöms inte kunna påverkas av den aktuella vattenverksamheten som bara utförs i de övre jordlagren. Något behov av ett villkor formulerat med en grundvattennivå som inte får underskridas är således inte befogat för detta område. Men då Trafikverkets bedömningar förutsätter sänkningar ned till vissa grundvattennivåer kan det vara befogat att Trafikverket också reglerar detta i ett särskilt villkor. Se här villkorsförslag 6.

Utgångspunkten är givetvis att kraven i detta villkor ska innehållas. Men med hänsyn till den begränsade risken för omgivningspåverkan kan det inte vara befogat att se de dessa nivåer som absoluta d.v.s. att de överhuvudtaget inte får underskridas. Trafikverket ska dock vara förpliktigad att vidta en åtgärd vid ett konstaterat underskridande, se villkorsförslag 7. Tillsynsmyndigheten bör också ges en möjlighet att på delegation från domstolen ändra de nivåer som angivits i villkoret. Detta om det senare under arbetet med kontrollprogrammet skulle visa sig att nivåerna blivit angivna alltför konservativt, se villkorsförslag 8. En viss flexibilitet kan här vara nödvändig för att undvika en onödigt strikt bundenhet vid grundvattennivåer som sedermera visar sig inte ha varit motiverade. Med tanke på den begränsade risken för omgivningspåverkan kan även detta villkor anses vara av mindre betydelse.

På östra sidan av Fittjaviken förekommer ett troligen löst och sättningsbenäget lerlager känsligt för grundvattensänkningar i det undre magasinet. Schakten för brostöd eller dagvattenreningsanläggning kommer dock att utföras i fyllnings- eller lerjorden i det övre magasinet. En fastighet, Huddinge Riggen 1, har enligt byggnadsarkivet delar av marken kring byggnaden träpålade. En sådan konstruktion kan vara känslig för en syresättning orsakad av en sänkning i detta övre magasin. Den permanenta grundvattennivån i området ligger dock redan idag under pålavskärningsnivån. Trafikverkets bedömning är således att träpålgrundläggningen redan är syreutsatt och att eventuella begränsningar i särskilda villkor för nivåer i detta övre magasin här skulle sakna betydelse. Något behov av ett villkor formulerat med en grundvattennivå som inte får underskridas är såldes inte heller befogat för detta område. Även här föreslås villkor 6 som avser lägsta nivå för grundvattenbortledning vid schakt då Trafikverkets bedömningar förutsätter sänkningar ned till vissa grundvattennivåer.

Trafikverket har yrkat på att få utföra infiltration och uppföra anläggningar för detta. Detta behov av infiltration är särskilt föranlett av de oförutsedda risker som kan finnas för sänkningar i det undre magasinet på den västra sidan av Fittjaviken. Detta kan som sagt ge en påverkan i den sättningsbenägna leran på platsen. Infiltration kan därför behöva vidtas som en skyddsåtgärd vid en större oförutsedd grundvattenpåverkan i det undre magasinet. En sänkning som i sin tur kan riskera skada på egendom. Trafikverket anser det lämpligt att delegera till tillsynsmyndigheten att bestämma villkor för denna verksamhet baserat på underlag som Trafikverket då tillhandahåller, se villkorsförslag 5. Då det inte är den egentliga grundvattenbortledningen som föranleder behovet av infiltration utan risken för oförutsedda skador kan även detta villkor anses vara av mindre betydelse.

8.5.4 Trafikplats Gömmaren

Nivåerna för grundvattnet i området kring den nya trafikplats Gömmaren kommer att sänkas både under byggskedet och driften av den nya väganläggningen. Det finns inte några byggnader, brunnar eller andra anläggningar i området som kan riskera att skadas. Skyddsobjekten är här företrädesvis allmänna intressen i form av Gömmarbäcken, de grundvattenberoende naturmiljöerna i Gömmarravinen och Vårby källa.

Nivån i denna källa beräknas sänkas med cirka sex och en halv procent under byggskedet. Detta utifrån den konservativa förutsättningen att samtidig byggnation sker för alla brostöd och då inberäknat den grundvattenbortledning som behövs för bergschakten vid Masmotunneln. Sänkningen av nivån i källan under driftskedet kan beräknas till cirka sju procent. Hälften av denna sänkning är dock som sagt hänförlig till minskad grundvattenbildning från nederbörd orsakad av den ökade mängden med hårdgjorda asfaltskytor i området. Med hänsyn till denna mycket marginella påverkan ser Trafikverket här inget behov av något särskilt villkor avseende Vårbykälla.

Trafikverket kan inte heller se att bortledningen av grundvatten i området i övrigt skulle kunna medföra några skador på dessa allmänna intressen. Men då Trafikverkets bedömningar förutsätter sänkningar ned till vissa grundvattennivåer kan det vara befogat att Trafikverket också reglerar detta i ett särskilt villkor med nivåer som inte får underskridas. Detta blir särskilt befogat med hänsyn till att området också har skydd som naturreservat. Se här villkorsförslag 6.

Trafikverket har inte föreslagit något villkor för den permanenta bortledningen för Masmotunnelns förskärning. Även här saknas det som utgångspunkt en sådan risk för påverkan avseende allmänna och enskilda intressen att det i sig skulle motivera en reglering av bortledningen i villkor. Men förskärningen är även en öppen konstruktion som förutom inläckande grundvatten även utsätts för regn, snö och smältvatten. Det går därför inte heller att att reglera inläckaget t.ex. i ett villkor för en viss mängd avseende en viss sträcka. Då det även är fråga om en bortledning i berg går det inte heller att i villkor reglera en nivå som inte får underskridas. Grundvatten i bergsmagasin är heterogent och rör sig fördelat över bergets sprickor. Det finns således inget behov av att reglera den permanenta grundvattenbortledningen i villkor och det är inte heller möjligt.

8.5.5 Småvattnet

Inom naturreservatet Gömmaren och intill Masmotunnelns förskärning finns som sagt ett småvatten, se TB avsnitt 2.1.2 "Gömmarbäckens dalgång och anslutande sidodalgång" figur 7. Normalt sett torkar detta vatten ut sensommartid. Uttorkningen bedöms spegla grundvattnets variation över året. Som beskrivits ovan under avsnitt 5.3 "8 kap. miljöbalken" har en förekomst av vanlig groda och mindre vattensalamander konstaterats i området kring detta småvatten. Under de tider på som småvattnet har en vattenspegel kan det således antas vara en lekmiljö för groddjur.

Trafikverkets påverkan på grundvattnet i området kan som beskrivits ovan komma att bidra till att detta småvattnen även torkar ut under de tider på året då den utgör en lekmiljö för groddjur. Trafikverket föreslår därför att domstolen i särskilda villkor säkerställer skyddet för dessa groddjur så att de skyddade individerna varken kan dödas eller skadas och att skador inte heller uppkommer på aduler, rom eller groddjursjuveniler. Dessa villkor säkerställer då att Trafikverkets verksamhet inte kommer i konflikt med förbuden i 6 § artskyddsförordningen, se villkorsförslag 9-10.

Den avverkning av skog som regleras i villkoret sker under den tid då groddjuren befinner sig i småvattnet. Förlusten av skog i området kommer leda till att groddjuren söker sig bort från området vid sitt sökande efter vinterviste. Under hösten och vintern, då inga aduler, rom eller groddjursjuveniler (larver) förekommer i vattnet, ska småvattnet torrläggas. Området ska sedan säkras så att groddjuren inte kan återkomma.

9 Följdverksamheter till vattenverksamheten

I detta avsnitt redogör Trafikverket för det man kallar följdverksamheter till vattenverksamheten. Utgångspunkten för Trafikverkets definition av begreppet följdverksamhet i denna ansökan är som sagt MÖD 2010:9 som gällde projekt Citybanan. De ställningstaganden som den dåvarande Miljööverdomstolens då stipulerade kring villkorsreglering för framförallt miljöfarlig verksamhet inom ramen för ett tillstånd för vattenverksamhet har sedan etablerats i ett flertal domar för större infrastrukturprojekt till exempel Mark- och miljööverdomstolens domar den 4 december 2015 i målnr M 11838-14 för E4 Förbifart Stockholm, den 21 januari 2015 i målnr M 2008-14 för projekt Slussen och dom den 8 oktober 2018 i målnr M 1808-18 för projekt Västlänken.

9.1 Länshållningsvatten

Trafikverket behöver avleda länshållningsvatten från spontlådor vid anläggande av brostöd i vattenområde, från öppna schakt i jord samt från bergschakt. Det vatten som uppkommer i schakt i jord och lera kommer att bestå av regnvatten, inläckande grundvatten, processvatten t.ex. spolvatten från dammbekämpning, vatten från betonggjutningar och eventuellt kylvatten från maskiner. Länshållningsvattnet ska här normalt sett inte vara förorenat av verksamheten, men det kan även innehålla spill av drivmedel från arbetsmaskiner och fordon. Vid schakter i berg där det bedrivs sprängning kan det även förekomma kemikalier och även s.k. borrhax, vilket är en sandliknande restprodukt från borrhning i berg.

Vid arbetena för Vårbybron leds länshållningsvattnet till Fittjaviken och vid arbetena för trafikplats Gömmaren och Masmotunnelns förskärning så leds detta antingen via Gömmarbäcken till Mälaren eller infiltreras i markområde. Allt länshållningsvatten kommer att behandlas inom arbetsområdet genom till exempel sedimentering, rening från oljerester, pH-justering samt annan typ av rening, allt efter behov, innan det släpps till mark-, vattenområde eller det kommunala dagvattensystemet. Trafikverket har här gjort ett generellt åtagande, se villkorsförslag 11. Trafikverket har även i villkor med riktvärden bestämt vissa generella kvalitetsparametrar för det vatten som på detta sätt kommer att ledas bort från arbetsplatserna, se villkorsförslag 12.

Vilka reningsmetoder som sedan ska användas för att uppnå den föreskrivna kvalitén ligger inom ramen för entreprenörens frihet samt Trafikverket och tillsynsmyndigheten gemensamma arbete med kontrollprogram. Tillsynsmyndigheten bör även ges en befogenhet att ge avsteg från kvalitetskraven när det visar sig att dessa inte behövs, se villkor 13. Med hänsyn till den befarade föroreningsgraden i länshållningsvattnet samt att det även är fråga om tillfälliga verksamheter är även dessa villkor av mindre betydelse. Dessa regleringar kring länshållningsvattnet är en del av den hänsyn som tas till de vatten- och grundvattenförekomster samt vattenskyddsområden som finns inom påverkansområdet.

Det kommer också att tecknas avtal med den kommunala VA- huvudmannen som ansvarar för hanteringen inom det aktuella verksamhetsområdet enligt vattentjänstlagen. Avtalen kommer att reglera vissa anslutningspunkter samt riktlinjer rörande flöde och vattenkvalitet i den del av länshållningsvattnet som kommer att släppas i det kommunala spillvattensystemet.

9.2 Buller

Trafikverket har genomfört utredningar avseende det buller som kan uppkomma i samband med de vattenrättsliga arbetena för Vårbybron samt trafikplats Gömmaren. Några stomljud ska inte genereras av de vattenrättsliga arbetena. Benämningen buller nedan är således i sin helhet att hänföra till luftburet buller.

Av utredningarna framgår att bygg- och anläggningsarbetena för vattenverksamheten kommer att innebära buller både vid schakt- och betongarbeten. Detta till följd av t.ex. pålning, spontning, rivning och schaktning. Trafikverket vill dock i detta sammanhang framhålla att arbetsmoment med höga ljudnivåer inte kommer att utföras under varje dag under hela byggtiden. Oftast generas de högsta nivåerna i de inledande skedena för de olika arbetsmomenten. Där emellan förekommer visserligen fortfarande tillfällen med vissa arbetsmoment som ger upphov till höga ljudnivåer, men då mindre regelbundet och under kortare tidsperioder. Dessa förhållanden illustreras i den schematiska översikten för bullret under byggtiden som framgår av avsnitt 3.3.5 "Arbetsmoment som ger upphov till buller och vibrationer" i MKB.

Trafikverket har även utrett möjligheterna att begränsa buller, till exempel genom alternativa arbetsmetoder, avskärmning och begränsade arbetstider. Trots att omfattande försiktighetsmått kommer att vidtas är det inte möjligt att helt begränsa bullret från anläggningsarbetena. Utifrån ovanstående utredningar och i huvudsak med utgångspunkt från Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från bygghatser har Trafikverket föreslagit att nivåer och tider för buller ska regleras i villkor till det vattenrättsliga tillståndet.

Av villkorsförslag 14 framgår då även det uppenbara att detta villkor endast är hänförligt till det buller som genereras från de vattenrättsliga arbetena. Trafikverket kommer också att inom ramen för vägprojektet bedriva andra typer av bullrande arbeten på platsen där kontrollen och uppföljningen istället får ske inom ramen för tillsyn. I praktiken har dock denna distinktion en underordnad betydelse då det även vid tillsyn är de ovannämnda allmänna råden från Naturvårdsverket som ska tillämpas. Dessa allmänna råd får således ses som ett allmänt uttryck för tillämpningen av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Villkorsförslag 14 föreskriver här de riktvärden som generellt ska gälla inomhus i bostäder och skolor. Några arbetslokaler med tyst verksamhet eller vårdlokaler finns, enligt vad Trafikverket erfar, inte inom påverkansområdet för buller.

Med anledning av att den nu aktuella ombyggnaden av E4/E20 måste vara färdiga redan till öppnandet av E4 Förbifart Stockholm 2030 så har Trafikverket ett behov av ett särskilt villkor där vissa avsteg ges från de bullernivåer som normalt sett brukar betraktas som acceptabla. Förslaget framgår av villkor 15. Syftet med detta villkor är att säkerställa möjligheten att genomföra anläggningsarbetena utifrån de tidsmässigt mycket snäva förutsättningarna. Alternativet är att störningarna istället sker under en längre byggtid där projektet dessutom riskerar att inte hinna färdigt till öppnandet av E4 Förbifart Stockholm. Det är dessutom så att för det fall Trafikverket inte redan nu kan medges dessa undantag i villkorsförslag 15 kan det sedermera under projektets framdrift visa sig att avsteg från villkor 14 ändå kommer att behövas. Detta för att undvika fördyrande kostnader, längre byggtid och ökade störningar för resenärer. Dessa avsteg hade då istället behövt sökas inom ramen för särskilda skäl enligt villkorsförslag 16. När Trafikverket redan idag kan se att det föreligger ett behov till avsteg så ökar det tydligheten i miljöprövningen om dessa undantag redan nu kan regleras inom ramen för tillståndet.

Det bör i sammanhanget lyftas fram att den begränsning som det nu aktuella vägprojektet innebär för kapaciteten och driften av E4/E20 måste bli så kort som möjligt. Till saken hör också att påverkansområdet redan idag är påverkat av trafikbuller från en europaväg. Den föreslagna förlängningen av det ekvivalenta riktvärdet vardagar fram till 22.00 i villkorsförslag 14 ska också ses utifrån detta behov av framdrift i projektet.

Under vissa perioder av anläggningsskedet kan det dessutom vara nödvändigt att överskrida riktvärdena i villkorsförslag 14. Med hänsyn härtill stadgar villkorsförslag 16, i likhet med det som medgivits för andra större infrastrukturprojekt, att de ekvivalenta riktvärdena dagtid får överskridas efter samråd med tillsynsmyndigheten. Dessa överskridanden kommer då att ske under de tider och tillfällen då rekreationsbehovet för de närboende är som lägst det vill säga under vardagar när man normalt sett inte visats i hemmet. Möjligheten till överskridande har här också begränsats till 19.00. Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.

I det fall överskridanden då sker över längre sammanhängande tidperioder så ska de boenden som riskerar att drabbas erbjudas ersättningsbostad eller ersättningslokal enligt villkor 17. En sådan tillfällig vistelse eller tillfällig boende kommer att erbjudas om riktvärdena riskeras att

överskridas under fem dagar i följd, eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod. Erbjudandet kommer att skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor innan. Om det föreligger särskilda behov, till exempel avseende boende med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna kommer dessa att erbjudas ersättningsbostad alternativt ersättningslokal även om riktvärdena inte överskrids.

Tillsynsmyndigheten bör även bemyndigas att meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått angående buller. Detta får ske inom ramen för tillämpning av kontrollprogram i samband med Trafikverket.

9.3 Vibrationer

Inledningsvis vill Trafikverket framhålla att det enligt regler kring arbetsmiljö finns ett stort antal föreskrifter som visserligen avser begränsning av risker för arbetsmiljön, men som också medför begränsningar av påverkan på yttre miljön och människors hälsa. Detta omfattar bland annat arbetsmiljöverkets föreskrifter om sprängarbeten (AFS 2007:1) och föreskrifter om berg- och gruvarbeten (AFS 2010:1).

När det blir aktuellt att hantera brandfarliga och explosiva varor så kommer detta även att regleras av lag om brandfarliga och explosiva varor samt förordning om brandfarliga och explosiva varor. I reglerna finns aktsamhetskrav, utredningskrav, kompetenskrav, föreståndarkrav, förvarings- och förpackningskrav samt tillståndskrav vid hantering av brandfarliga och explosiva varor. Närmare krav återfinns i ett femtiotal olika föreskrifter från myndigheten för samhällsskydd och beredskap, ett antal av dessa föreskrifter kan bli aktuella att tillämpa i projektet.

Avseende arbetssätt kring omgivningspåverkan från vibrationer kommer Trafikverket följa Svensk standard. Villkorsförslag 19 anger de standards som kommer att bli tillämpliga vid vibrationsalstrande arbeten och syneförrättning. Alla byggnader och anläggningar som kan riskeras att skada med anledning av vibrationer kommer att för- och efterbesiktigas i enlighet med tillämplig standard.

10 Förslag till villkor

10.1 Allmänt villkor

1. Vattenverksamheterna ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med ansökan och därtill bifogade handlingar samt vad Trafikverket i övrigt angett eller åtagit sig i målet, såvida inte annat framgår av domen.

10.2 Särskilda villkor

10.2.1 Arbeten i vattenområde

2. Alla arbeten i vattenområde som kan innebära risk för grumling och sedimentationsflykt ska utföras med grumlingskydd oavsett tidpunkt på året. Skyddsåtgärderna ska bestämmas, kontrolleras och redovisas inom ramen för kontrollprogram.
3. Mark- och miljödomstolen överläter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att medge undantag från användandet av skyddsåtgärder vid grumlande arbeten om sådana åtgärder inte behövs för upprätthållandet av en god vattenmiljö.
4. Utfyllnader i vattenområde ska ske med massor vars föroreningshalt understiger nivåerna för "Mindre än ringa risk" (MMR) i enlighet med Naturvårdverkets Handbok 2010:1 "Återvinning av avfall i anläggningsarbeten".

10.2.2 Infiltration

5. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att närmare bestämma villkoren för infiltration.

10.2.3 Grundvattenbortledning

6. För de schakter i jord som finns angivna i tabellen nedan får under byggskedet erforderlig mängd grundvatten bortledas för att temporärt avsänka grundvattennivån till som lägst det värde som finns angivet i kolumnen benämnd dräneringsnivå byggskede.

	ANLÄGGNINGSEDEL	DRÄNERINGS- NIVÅ BYGG- SKEDE
Vårbybroarna	Brostöd, Tegelbruksvägen (stödgrupp S2, S3)	-1,9
	Brostöd, östra strandkanten (Stödgrupp S8)	-3,8
	Brostöd, Vårby Allé (Stödgrupp S9, S10)	-1,6
	Brostöd GC-bro 14A	-1,0
	187 (Fittja)	-1,7
	188 (Vårby)	-2,0
Tpl Gömmaren	Förskärning Huvudtunnlar	+34
	Bro 14Q	+27,5
	Broar Gömmarravinen	+12 som lägst
	Stödmurar norr Gömmarravinen	+ 30 som lägst

7. För det fall att grundvattenbortledningen i någon av de schakter som omfattas av villkor 6 skulle innebära ett underskridande av den lägsta tillåtna nivån så är Trafikverket skyldigt att vidta åtgärder för att innehålla den reglerade grundvattennivån.
8. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att vid behov och inom ramen för kontrollprogram att istället bestämma den lägsta grundvattennivån för bortledningen i de schakter som omnämns i villkor 6.

10.2.4 Skydd av groddjur

9. Trafikverket ska
 - a. mellan april och juni avverka den skog som finns inom den del av arbetsområdet som utgör vinterviste för groddjur
 - b. mellan oktober till mars torrlägga småvattnet och
 - c. sedan stängsla området med grodskydd
10. Ett kontrollprogram ska också upprättas för säkerställande av att några groddjur inte förekommer inom arbetsområdet.

10.2.5 Utsläpp till vatten

11. Länshållningsvatten från jord- och bergsschakter under byggskedet ska före infiltration i mark eller utsläpp till recipient genomgå den rening som är befogad utifrån vattnets förväntade eller konstaterade beskaffenhet med hänsyn till risken för negativ påverkan på miljön och människors hälsa samt för den kvalitet som behövs för upprätthållandet av en god vattenmiljö.

12. Föroreningsgraden i det länshållningsvatten som antingen infiltreras eller släpps ut får inte överskrida de halter som framgår av tabellen nedan bestämda som riktvärden och beräknade som rullande medelvärden över 30 dagar.

PARAMETER	RIKTVÄRDE	PARAMETER	RIKTVÄRDE
pH	6,5 – 8,5	Bly	3 µg/l
Suspenderade ämnen	60 mg/l	Kadmium	0,3 µg/l
Kväve (N _{total})	5 mg/l	Koppar	15 µg/l
Oljeindex	1 mg/l	Krom	10 µg/l
PAH-6	1 µg/l	Kvicksilver	0,1 µg/l
		Nickel	30 µg/l
		Zink	45 µg/l

13. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått för hantering av länshållningsvatten. I detta mandat ingår befogenheten att besluta om att visst länshållningsvatten inte ska behöva genomgå till exempel avskiljning av olja, partiklar och pH; det senare under förutsättning att vattnet kan visas sig vara av en sådan kvalitet att denna avskiljning inte behövs.

10.2.6 Buller

14. Bullret från den byggverksamhet som har ett samband med vattenverksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus som riktvärde inte överstiger
- 45 dB(A) i bostäder helgfri måndag-fredag kl. 07.00–22.00
 - 40 dB(A) i undervisningslokaler helgfri måndag-fredag kl. 07.00–19.00
 - 35 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–19.00
 - 30 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00
 - 30 dB(A) i bostäder alla dagar kl. 22.00–07.00

Den maximala ljudnivån inomhus får nattetid, kl. 22.00 – 07.00, som riktvärde inte överstiga 45 dB(A) i bostäder.

15. Vad gäller det ekvivalenta riktvärde som enligt villkor 14 gäller i bostäder under lördagar och söndagar så får detta riktvärde överskridas vid 15 sammanhängande lördagar och söndagar mellan 07.00 – 19.00 beräknat under ett kalenderår. Det ekvivalenta riktvärdet inomhus ska då istället bestämmas till 45 dB(A). Dessa överskridanden får inte ske vid jul-, nyårs-, påsk, eller midsommarhelger.
16. Trots vad som anges i villkor 14 får arbeten som medför buller också överskrida angivna värden helgfri måndag-fredag kl. 07.00–19.00 efter samråd med tillsynsmyndigheten. Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.
17. Riskeras överskridande av bullernivåerna inomhus under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska möjlighet till tillfälligt boende, alternativt tillfällig vistelse, erbjudas. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor innan arbetet påbörjas. Även om riktvärdet inte överskrids ska evakuering erbjudas om särskilda behov föreligger, till exempel till boende med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna.

18. Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått angående buller.

10.2.7 Vibrationer

19. Vid vibrationsalstrande arbeten ska Trafikverket under byggskedet tillämpa:
- Svensk Standard SS 460 48 66:2011, "Vibration och stöt - Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer i byggnader"
 - Svensk Standard SS 02 52 11, "Vibration och stöt – Riktvärden och mätmetod för vibrationer i byggnader orsakade av pålning, spontning, schaktning och packning"
 - Svensk Standard SS 02 52 10, "Vibration och stöt – Sprängningsinducerade luftstöt vågor - Riktvärden för byggnader"
 - Svensk Standard SS 460 48 60 "Vibration och stöt - Syneförrättning – Arbetsmetoder för besiktning av byggnader och anläggningar i samband med vibrationsalstrande verksamhet"

10.2.8 Uppfyllande av skyddsföreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde

20. Återanvändning av massor i vägkroppen ska uppfylla krav enligt "Mindre känslig markanvändning" (MKN) eller "Känslig markanvändning" (KM) i enlighet med Naturvårdsverkets Handbok 2010:1 "Återvinning av avfall i anläggningsarbeten". Återanvändning av massor inom vägområdet men utanför vägkroppen ska uppfylla krav enligt "Känslig markanvändning" (KM) i enlighet med samma handbok.
21. Återanvändning av massor inom naturreservatet ska uppfylla krav enligt "Mindre än ringa risk" (MMR) i enlighet med Naturvårdsverkets Handbok 2010:1 "Återvinning av avfall i anläggningsarbeten" eller i vart fall ha samma föroreningshalt som de naturliga bakgrundsvärdena.
22. Externa massor som införs och används inom arbetsområdet ska uppfylla krav enligt "Mindre än ringa risk" (MMR) i enlighet med Naturvårdsverkets Handbok 2010:1 "Återvinning av avfall i anläggningsarbeten".
23. Bottenmassor som schaktas/muddras upp ska inte återanvändas inom arbetsområdet och hanteringen ska följa Havs och Vattenmyndighetens vägledning 2018:19 "Miljökvalitetsnormer för vatten vid tillsyn och prövning" och Naturvårdsverkets handbok 2010:1 "Återvinning av avfall i anläggningsarbeten".
24. Upplag av massor inom primär skyddszon (50 m från strandkant) får inte ske annat än kortvarigt i samband med omlastning eller om de genom kontroll visats vara rena och ska användas vid utfyllnad eller annat anläggningsarbete.

10.3 Kontrollprogram

25. Trafikverket ska senast tre (3) månader innan den tillståndspliktiga verksamheten eller den till vattenverksamheten relaterade byggverksamheten påbörjas till tillsynsmyndigheten inge reviderade kontrollprogram. Kontrollprogrammen ska hållas aktuella och får efter samråd med tillsynsmyndigheten justeras allteftersom verksamheten fortskrider.

11 Särskilt om vattenverksamheten

11.1 Vattenrättslig rådighet

Trafikverket har rådighet genom 2 kap. 4 § p. 6 lag med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet. Markåtkomst sker med stöd av vägrätt i vägplan. För det fall Trafikverket behöver ianspråkta tillståndet för infiltration, d.v.s. om nu det undre grundvattenmagasinet på den västra sidan av Fittjaviken mot förmodan skulle påverkas, så kan markåtkomst för detta behövas. Infiltrationsanläggningar kan då företrädesvis placeras på kommunal mark, men det kan kanske också behövas åtkomst till privatägd mark. Trafikverket bedömer dock att, med hänsyn till att infiltrationen då kommer att utföras för att undvika skada på framförallt byggnader och anläggningar, sådan markåtkomst också kommer att ges. I sammanhanget bör lyftas fram att de privatägda fastigheter som kan bli aktuella ägs av större kommersiella fastighetsbolag.

11.2 Bedömning av sakägarkretsen

Trafikverket har utgått från 9 kap. 2 § lagen med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet vid avgränsningen av sakägarkretsen. Denna utgörs således av de fastighetsägare som berörs inom de bedömda påverkansområdena för grundvattenbortledningen eller inom det vattenområde där tillståndspliktiga arbeten ska utföras. Till denna krets har Trafikverket valt att också lägga till ägare till ledningar eller andra anläggningar inom område med potentiellt sättningskänslig lermark.

I miljörättsligt hänseende är dock sakägarkretsen vidare än den som endast kan påverkas av vattenverksamheten. Även de som skulle kunna beröras av till exempel buller eller damning är att betrakta som sakägare i miljörättsligt hänseende. Dessa omfattas dock inte av reglerna om oförutsedd skada och har inte heller rätt till ersättning för sina rättegångskostnader enligt 25 kap. 2 § miljöbalken, eftersom dessa bestämmelser endast gäller i ansökningsmål om vattenverksamhet.

Påverkansområden från den sökta grundvattenbortledningen har beräknats med både analytiska och numeriska metoder och är fackmannamässigt utförda och baseras på att schakten utförs utan spont om inte annat anges. Vattenområdet utgörs av det område som tas i anspråk genom vägplanens permanenta eller tillfälliga marksanspråk och ett mindre område utanför vägplan som tas i anspråk via avtal för nedläggning av ledning i vattenområde.

Utsökningen av sakägare har följt följande avgränsning

1. fastigheter inom ytvattenområde som tas i anspråk permanent eller temporärt för den anläggning som ska byggas
2. fastigheter inom bedömda påverkansområden för grundvattenbortledning som har borrhud eller grävd brunn
3. fastigheter inom bedömda påverkansområden för grundvattenbortledning med påvisad eller eventuellt sättningskänslig mark
4. ägare till ledningar eller andra anläggningar inom område 3 ovan

11.3 Skadereglering

De vattenverksamheter, företrädesvis de grundvattenbortledningar som denna ansökan omfattar, ska inte, med hänsyn till föreslagna försiktighetsmått och skyddsåtgärder, behöva medföra några skador på motstående intressen. I vart fall kan Trafikverket inte förutse några sådana skador och denna ansökan innehåller därför inte heller några uppgifter om ersättningsbelopp. Trafikverket kommer att följa upp sin omgivningspåverkan genom bl.a. för- och efterbesiktningar av samtliga

berörda byggnader. Om skador mot förmodan ändå skulle uppkomma får de hanteras som oförutsedda skador, se avsnitt 11.5 "Tid för oförutsedd skada".

11.4 Arbetstid

Trafikverket har begärt att arbetstiden ska bestämmas till 10 år.

11.5 Tid för oförutsedd skada

Eventuella oförutsedda skador kommer troligen att visa sig relativt omgående. Trafikverket föreslår därför att tiden för anmälan av oförutsedda skador bestäms till normaltiden enligt 24 kap. 18 § miljöbalken, dvs. fem år från utgången av arbetstiden.

Om det ändå uppkommer skador med ett konstaterat orsakssamband med den vattenverksamhet som omfattas av tillståndet så kommer dessa skador att ersättas av Trafikverket enligt bestämmelser i 31 kap. miljöbalken. Sådana skador kan, enligt Trafikverkets förslag avseende arbetstid och oförutsedd skada, nu göras gällande inom femton år från inledandet av de tillståndspliktiga arbetena.

11.6 Prövningsavgift

Kostnaderna för utförande av den tillståndssökta vattenverksamheten beräknas överstiga 100 miljoner kronor. Grundavgiften uppgår således till 400 000 kronor enligt 3 kap. 4 § förordningen (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Eftersom utförandekostnaden överstiger 100 miljoner kronor ska ingen tilläggsavgift tas ut. Prövningsavgiften bör därför bestämmas till 400 000 kronor.

12 Kontroll

Utgångspunkten för den kontroll som Trafikverket kommer att bedriva över vattenverksamheten är förordning om verksamhetsutövarens egenkontroll. Trafikverket kommer att utifrån denna förordning upprätta ett egenkontrollsystem för vattenverksamheten. Detta kommer att omfatta fördelning av det organisatoriska ansvaret (4 §), rutiner för kontroll av utrustning (5 §), undersökning och bedömning av risker (6 §) och en förteckning över kemiska produkter (7 §).

Trafikverket kommer även att upprätta ett kontrollprogram. Detta kommer att redovisas för tillsynsmyndigheten senast tre månader före tillståndet tas i anspråk, jfr villkorsförslag 25.

Under byggtiden kommer bland annat följande kontroller utföras

- mätning av grundvattennivåer i jord och i berg
- mätning av sättningsrörelser i mark, anläggningar och byggnader
- mätning av volym länshållningsvatten från schakt
- mätning av luftburet buller, vibrationer
- kvalitetskontroll av länshållningsvatten
- kvalitetskontroll av ytvatten utanför grumlingsavskiljande barriärer
- kvalitetskontroll av schakt- och rivningsmassor

Tillsynsmyndigheten har också möjlighet att ställa de ytterligare krav som behövs på Trafikverket bl.a. med stöd av 26 kap. 9 § första stycket miljöbalken. För den omgivningspåverkan som blivit

reglerad inom ramen för tillståndet gäller dock den begränsning som framgår av tredje stycket samma paragraf.

I MKB i avsnitt 3.5 "Kontrollprogram" finns en beskrivning av kontrollprogrammet och ett utkast av programmet kommer att redovisas för mark- och miljödomstolen senast i samband med huvudförhandling.

13 Samråd

Denna ansökan om tillstånd till vattenverksamhet har föregåtts av ett omfattande samrådsförfarande enligt 6 kap. miljöbalken. Då Trafikverket har bedömt att den sökta vattenverksamheten för program Tvärförbindelse Södertörn innebär betydande miljöpåverkan har inget undersökningssamråd genomförts utan ett avgränsningssamråd har hållits. Ett samrådsunderlag hölls tillgängligt under perioden mellan den 13 november och den 6 december 2018. Samråd har även genomförts i form av öppna hus med allmänheten samt möten med Länsstyrelsen i Stockholms län, berörda kommuner, myndigheter och näringsliv samt organisationer. Samtliga samrådsaktiviteter som genomförts samt synpunkter på vattenverksamheten i och omkring Fittjaviken och trafikplats Gömmarbäcken framgår av den bifogade samrådsredogörelsen, se bilaga C2.

14 Övrigt

14.1 Skäl för verkställighet

Trafikverket anser att det finns skäl för mark- och miljödomstolen att meddela ett verkställighetsförordnande. Tillstånden i denna ansökan förutsätter att Tvärförbindelse Södertörn blivit tillåten i en vägplan som vunnit laga kraft. Då är det slutligen bestämt att Tvärförbindelse Södertörn kommer att genomföras med den lokalisering och med den sträckning samt läge som blivit reglerade i vägplanen. Trafikverket hänvisar här till avsnitt 4.4 "Förhållandet mellan prövning av en tillståndsansökan enligt 11 kap. miljöbalken och fastställelse av en vägplan". Något hinder för mark- och miljödomstolen att meddela verkställighet för de vattenrättsliga tillstånden ska då inte föreligga. Den intresseprövning som skulle kunna tala mot ett sådant förordnande är ju vid denna tidpunkt redan avgjord i vägplanen.

De vattenrättsliga tillstånden är dessutom en förutsättning för genomförandet av Tvärförbindelse Södertörn. Förseningar av projektet kommer att innebära att de förväntade kapacitetsökningarna för vägsystemen i Stockholmsområdet försenas. Förutom denna samhällsekonomiska förlust kan en försening även innebära rent monetära förluster. Detta i förhållande till de ekonomiskt rationella arbetssätt som förutsatts vid planeringen av projektet.

Trafikverket har slutligen föreslagit en omfattande villkorskatalog till tillståndet. Genomförande av de vattenrättsliga arbetena får även anses stå i överensstämmelse med de allmänna hänsynsreglerna. Inga skador kan förutses. Verksamheten regleras dessutom av en mycket omfattande mängd föreskrifter och förordningar. Med hänsyn till detta måste risken för både oförutsedda och irreversibla skador anses som mycket liten, för att inte säga försumbar. Med hänsyn till ovanstående bör Trafikverkets intresse av att kunna ta tillståndet i anspråk redan med stöd av mark- och miljödomstolens dom anses väga tyngre än de intressen som skulle kunna tala för motsatsen.

14.2 Målets handläggning

14.2.1 Gemensam handläggning

Som framgår i avsnitt 3 "Uppdelning i två tillståndsansökningar" så rör sig denna tillståndsansökan på en kritisk tidslinje med planerad byggstart i slutet av 2023. Ansökan behöver därför handläggas självständigt i förhållande till den andra tillståndsansökan för Tvärförbindelse Södertörn som planeras att lämnas in till mark- och miljödomstolen i innan sommaren 2022.

Grunderna för detta framgår av avsnitten 3.2 "Motiv för vald uppdelning" och 8.4 "Samverkande vattenverksamhet Masmotunneln" med de där angivna hänvisningarna till TB. Då den tillståndsansökan som planeras att lämnas in innan sommaren 2022 också blir betydligt mer omfattande än denna ansökan så kan det även finnas rationella praktiska skäl för att dela upp prövningen. Trafikverket inser givetvis att dessa förhållanden är av underordnad betydelse i förhållande till de hydrogeologiska förutsättningarna för en vald uppdelning. Men anser ändå att de bör framhållas.

Det är som sagt Trafikverket uppfattning att det går att separera de båda tillståndsansökningar. Utgångspunkten för den tidsplanering som nu beskrivs under 14.2.2 "Tidplan" har således detta som utgångspunkt. För det fall mark- och miljödomstolen under förberedelsen av detta mål anser att Trafikverket ytterligare behöver förtydliga de grundvattenförhållanden som har betydelse för uppdelningen så kan ett alternativ vara, förutom givetvis förelägganden, att en muntlig förberedelse hålls med stöd av 22 kap. 11 § tredje stycket. På s. 240 i del 2 av prop. 1997/98:45 framgår att domstolen här själva tämligen fritt kan bestämma vad en sådan förberedelse ska avse och vilka parter som ska inställa sig vid denna.

14.2.2 Tidplan

Då Trafikverket har vattenrättslig rådighet finns det inget som hindrar att mark- och miljödomstolen begär eventuella kompletteringar, kungör målet och slutför skriftväxlingen parallellt med prövning av vägplanen.

Då denna vägplan beräknas ha vunnit laga kraft tidigast vid halvårsskiftet 2023 så kan en eventuell huvudförhandling hållas och meddelandet av tillståndet ske först efter denna tidpunkt (jfr MÖD 2014:13). Trafikverket anser också att sådan förhandling bör hållas, mer om detta under avsnitt 14.2.4 "Huvudförhandling".

Trafikverket föreslår därför att domstolen, när den fattat sitt beslut kring målets handläggning, lägger fast en tidplan för framdriften av målet. Trafikverket föreslår att en sådan tidplan kan ha dessa tidsmässiga förutsättningar:

1. Om domstolen bedömer att alla eller vissa av remissinstanserna enligt 22 kap. 4 § miljöbalken behöver föreläggas att inkomma med synpunkter på nödvändiga kompletteringar av ansökningshandlingarna så bör dessa kompletteringar ha inkommit senast i mitten av mars 2022.
2. Trafikverket kan sedan föreläggas att eventuellt komplettera sin ansökan utifrån inkomna synpunkter senast i slutet av april 2022.
3. Därefter kan ansökan kungöras innan sommaren och de allmänna och enskilda intressena kan i samband med detta beredas möjlighet att inkomma med sina synpunkter senast i mitten av oktober 2022.
4. Trafikverket kan sedan beredas att svara till slutet av december 2022.
5. Domstolen avgör sedan det resterande behovet av skriftväxling för det första halvåret 2023.

6. Om sedan vägplanen får laga kraft till sommaren 2023 kan huvudförhandling äga rum i september 2023.
7. Domstolen förbereder sedan målet för avgörande och dom kan sedan meddelas i slutet av november 2023.

14.2.3 Skriftväxling

Skriftväxlingen i detta mål kan bli tämligen omfattande. Trafikverket har därför tillskapat en bestämd e-postadress tillstandtvarforbindelsesodertorn@trafikverket.se. All kommunikation i målet från domstolen till Trafikverket bör således ske elektroniskt över denna adress.

För att underlätta tillgängligheten så föreslår Trafikverket att viss skriftväxling i målet inklusive denna ansökan löpande publiceras på Trafikverkets hemsida. Domstolen kan sedan hänvisa till denna sammanställning av handlingar. En sådan publicering blir dock aktuellt först efter kungörelsen.

14.2.4 Huvudförhandling

Då huvudförhandling kommer att hållas tidigast under hösten 2023 har Trafikverket ännu inget förslag på en lokal för en sådan förhandling. Det är också idag svårt att bedöma behovet av storlek för en sådan lokal. Trafikverket kommer att återkomma till mark- och miljödomstolen i dessa frågor.

14.3 Höjdsystem och koordinater

Tillämpat koordinatsystem är SWEREF 99 1800 och höjdsystem RH 2000. Fixpunkter för anläggningen som ingår i ansökan redovisas i Tabell 4 nedan.

Tabell 4. Närliggande fixpunkter för anläggningsdelar ingående i tillståndsansökan för Vårbybron och trafikplats Gömmaren (Sweref 99 1800, RH2000)

PUNKTNUMMER	APPROXIMATIV N	APPROXIMATIV E	H	MARKERING
25920001	6571193,1	143461,0	29,034	DB
25920002	6571163,4	143282,0	15,732	DB
25920003	6571040,8	143258,7	16,880	DG
25920041	6571219,8	142860,5	3,877	DB
25920042	6571004,2	142440,3	3,909	DB
25920043	6571032,4	142387,8	13,854	DB
25920049	6571631,1	143547,2	47,604	DB
25920050	6571779,2	143651,3	44,514	DB
25920052	6570885,8	143235,4	16,453	DG
25920053	6571326,6	143642,8	39,541	DB
25920054	6571572,4	143764,5	44,981	DB
25920055	6571723,7	143817,6	45,002	DB
25920058	6571212,5	142224,3	9,230	DB

DB = dubb i berg, DG = dubb i gjutning

14.4 Fakturering

Fakturering sker digital genom e-faktura. Trafikverkets organisationsnummer: 202100-6297.
Alla fakturor ska märkas med EF 1831 Annika Cala. Faktureringsadress:

Trafikverket

Fakturahantering

781 89 BORLÄNGE

14.5 Aktförvarare

Till aktförvarare föreslås

Cin.Hui-Nilsson

Samhällsbyggnadsavdelningen

141 85 Huddinge kommun

Cin.Hui-Nilsson@huddinge.se

08-535 365 79

Den 10 januari 2022

Ulf Edling, verksjurist

Andreas Nilsson, verksjurist

15 Bilageförteckning

- A1 Översiktskarta
- A2 Fastighetskarta
- A3 Fastighetsförteckning/sakägarförteckning
- B1 Teknisk beskrivning
 - B1.1 Dokumentation befintliga broar
 - B1.2 Bottenscanning av Fittjaviken
 - B1.3 Hydrogeologisk karta
 - B1.4 PM Hydrogeologiska och hydrotekniska beräkningar
 - B1.5 Förslagsskiss Vårbybron 14J och 14K och gång och cykelbro 14A
 - B1.6 Tillfällig utfyllnad och borttagning av landtunga
 - B1.7 Förslagsskiss Gömmarbäcken
- C1 Miljökonsekvensbeskrivning
- C2 Samrådsredogörelse
 - C3.1 Samrådsunderlag avseende trafikplats Gömmaren
 - C3.2 Samrådsunderlag avseende Vårbybroarna
- C4 Länsstyrelsens beslut BMP

Ärendenummer
TRV 2021/54301

Dokumentdatum
2022-01-10
Sidor
40(40)



TDOK 2010:26 Mail_Brev v.3 (Fastställt av Trafikverket)



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se

Dokumentet är elektroniskt undertecknat

Diarienummer
TRV 2021/54301
Vänligen ange detta diarienummer vid
kontakter med Trafikverket

Dokumentdatum
2022-02-11
Sidor
1(3)



TRAFIKVERKET

NACKA TINGSRÄTT

Ink. 2022-02-11

Akt...../.....
Aktbil.....

Kopia till:
Diariet

NACKA TINGSRÄTT
Avdelning 3

INKOM: 2022-02-14
MÅLNR: M 188-22

Inlämnat i Receptionen.6

KL. 1420 DJ.

Trafikverkets ansökan om tillstånd för vattenverksamhet avseende anläggandet av Vårbybroar och trafikplats Gömmaren för projekt Tvärförbindelse Södertörn. Ert mål nr M 188-22.

Förelagda av domstolen inkommer Trafikverket härmed med en komplettering av ansökan. Kompletteringen följer föreläggandets punktnummering.

1. För beskrivning av den vägrätt som Trafikverket ansöker om i ärendet om vägplan, se bifogade plankartor till vägplanen m.m., se bilaga 1.
2. Trafikverket förtydligar härmed det av domstolen påpekade yrkandet i avsnitt 1.2. a. Förtydligandet innebär ett tillägg av en ytterligare punkt i den alfabetiska ordningen under avsnittet. En omformulering av hela avsnittet blir då nödvändigt enligt nedan. Trafikverket kommer att återkomma till dessa nya formuleringar under p. 4 nedan.

1.2 Bortledning och infiltration av grundvatten

- a. för utförande av brostöd, dagvattendamm, stödmurar och för övrig grundläggning av den nya E4/E 20 i temporära schakt i jord och i berg tillfälligt bortleda grundvatten med syftet att avsänka grundvattennivån under schaktbotten.
- b. för utförande av försärning i berg till Masmotunneln tillfälligt och även därefter permanent bortleda grundvatten med syftet att avsänka grundvattennivån under schaktbotten
- c. att vid behov infiltrera vatten med syftet att undvika skada
- d. utföra och bibehålla erforderliga anläggningar för de vattenverksamheter som finns angivna under punkterna (a)-(c) ovan.

3. Den befintliga landtungan vid Vårbybroarna är en vattenanläggning. Trafikverket hänvisar här till Stockholms tingsrätt dom DVA 53 meddelad den 19 juni 1995 mål nr VA 30/95 inklusive vissa bilagor, se bilaga 2. I denna dom gavs bl.a. tillstånd för anläggandet av en landtunga samt gång och cykelbro. Vägverkets tillstånd enligt domen omfattar således den landtunga varom nu är i fråga.

Av den till den sistnämnda domen nu även bifogade bilaga A, d.v.s. den tekniska beskrivningen till själva ansökan framtagen av Skanska, så framgår också att Botkyrkas kommuns del av tillstånden - i den med Vägverket gemensamt framtagna ansökan - endast omfattar en utfyllnad i vattnet längs stranden upp mot Slagsta färjeläge d.v.s. längs med Vårbyfjärdens västra strand utanför fastighet Varvet 1.

Trafikverket kompletterar även målet med de tillstånd i övrigt som redovisas i tabell 3 på s. 18 i ansökan, se bilaga 3.

Trafikverket
781 89 Borlänge

Texttelefon: 0243-750 90
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Ulf Edling
Juridik
Direkt: 010-1231062
Mobil: 070-2109359
diariet.borlange@trafikverket.se
ulf.edling@trafikverket.se (kopia)

4. Det är endast vid förskärningen till Masmotunnelns huvudtunnlar som en permanent och dessutom tillståndspliktig grundvattenpåverkan kommer att bedrivas. Ansökan i övrigt omfattar endast tillstånd för tillfälliga grundvattenbortledningar. Trafikverket kan inte se att en tillståndsplikt skulle gälla i större omfattning än vad som gjorts gällande. Det är möjligt att det förtydligande som nu skett av yrkandena under avsnitt 1.2. här klarlägger domstolens frågor kring omfattningen av tillståndsplikten. Men på förekommen anledning så kommer Trafikverket nedan att belysa ansökans utformning i förhållande till påverkan på grundvatten och tillståndsplikt enligt 11 kap. miljöbalken.

Som framgår av ansökan förekommer det vissa arbetsmoment som har en påverkan på grundvatten men som egentligen inte omfattas av en tillståndsplikt. Detta gäller t.ex. för vissa av de temporära schakterna där den tillfälliga grundvattenbortledningen uppenbart varken kan skada allmänna eller enskilda intressen genom sin inverkan på vattenförhållandena. Tillstånd behövs således egentligen inte, men för enkelhetens skull har Trafikverket här valt att söka frivilliga tillstånd, se s. 14 i ansökan under avsnittet 5.6.

Av samma avsnitt framgår dessutom att vissa tillfälliga schakt, främst bergschakt, bedöms ge en påverkan på grundvattenförhållandena med konsekvenser på grundvattnets nivåer eller strömningsvägar, Trafikverket har här i ansökan hänvisat till en dom från Mark- och miljööverdomstolen meddelad den 25 maj förra året och då även refererat till de övriga rättsfall som omnämns i domen. På s. 6 i NJA 2005 s. 109 framgår då att Högsta domstolen dragit den slutsatsen

” ... att exempelvis ett sådant underjordsbyggande som medför förflyttningar av grundvatten utan att detta upphör att vara grundvatten inte är att anse som ett bortledande även om detta påverkar grundvattennivåerna. Med att grundvatten bortleds får mot den bakgrunden, i vart fall i första hand, förstås åtgärder som medför att sådant vatten förlorar egenskapen att utgöra grundvatten eller med andra ord att vattnet förs upp över markens yta.”

Då de planerade arbetena med de schakt som omnämns i stycket ovan således bara påverkar grundvattnets djup samt läge och att grundvattnet då genom de planerade arbetena inte förlorar sin egenskap som just grundvatten, t.ex. genom att det förs upp över markens yta, så utlöser denna påverkan på grundvattnet ingen tillståndsplikt och detta oavsett om det är fråga om en tillfällig eller en permanent påverkan.

Avseende de grundvattenpåverkande arbetena i övrigt som dessutom innebär en tillståndsplikt så kompletterar Trafikverket härmed målet med ytterligare kartor över området vid Vårbybroarna och området vid trafikplats Gömmaren, se bilaga 4. Här framgår att Trafikverket kommer att anlägga brostöd med grundläggningsnivå under grundvattenytan på ömse sidor om Vårbyfjärden. Mellan dessa kommer dagvattenreningsanläggningar i form av täta bassänger med betongbotten och sidor att anläggas med schaktbotten under grundvattenytan. Samtliga dessa arbeten medför en tillståndspliktig grundvattenbortledning endast under byggnationen av väganläggningen. Det geografiska läget för dessa schakter framgår dock också på s. 39 i den Tekniska beskrivningen (TB), bilaga B1 till ansökan. Vid området för Vårbybroarna kommer också ytterligare schakter för brostöd att anläggas, men dessa utförs antingen i torrhet eller i vattenområde.

Av den kompletterande kartan över trafikplats Gömmaren framgår att fram till väganläggningens påslag till Masmotunnelnarna så kommer brostöd att anläggas antingen i jord eller ned till plansprängd bergbotten. Vissa vägar eller brokonstruktioner för korsande rampvägar kommer anläggas på frisprängt berg. Förskärningen fram till bergtunnelpåslaget görs i ett område med brant stigande bergnivåer. Schaktning görs delvis i jord men främst ned i berg.



I området för trafikplats Gömmaren stiger bergytan brant upp från Masmö och varierar lokalt. Detta medför att svackor i berggrunden eller trösklar i form av mindre ryggar har bildat små lokala grundvattenmagasin som vid perioder med grundvattenbildning avrinner över områden där grundvatten endast förekommer periodvis. För vissa anläggningsdelar medför arbetet att styrande bergtrösklar schaktas bort vilket, som redovisats ovan, ger en grundvattenpåverkan utan att en tillståndspliktig grundvattenbortledning förekommer.

Av kartan över trafikplats Gömmaren framgår de schakter där en tillståndspliktig grundvattenbortledning kommer att ske både under drift och byggskede (förskärningen till Masmotunnelns huvudtunnlar), schakter där en tillståndspliktig grundvattenbortledning endast sker under ett byggskede, schakter där en tillståndspliktig grundvattenbortledning sker under byggskedet men där det sedan endast förekommer en sådan grundvattenpåverkan under ett driftskede som faller utanför tillståndsplikten och slutligen schakter där grundvattenpåverkan under både byggnationen och driften av anläggningen faller utanför tillståndsplikten. Av den kompletterande kartan över trafikplats Gömmaren framgår dessutom de schakter där brostöden kommer att anläggas i torrhet. Dessa förhållanden framgår under avsnitt 3.3.2 i TB. Det är Trafikverkets förhoppning att detta nya kartunderlag sammantaget med de beskrivningar som redan framgår av TB i dessa delar ska klarlägga omfattningen av tillståndsplikten i förhållande till domstolens påpekanden.

Sammantaget omfattar denna ansökan närmare 40 st schakter för de enskilda brostöden och övriga anläggningsdelar med en tillståndspliktig grundvattenbortledning. I sammanhanget bör även omnämnas att den tillståndsansökan för resterande del av väganläggningen som planeras att inlämnas senare under detta år så omfattar den närmare 60 st anläggningsdelar som i sig kommer att medföra ett eller flera enskilda schakt under grundvattenytan med tillståndspliktig grundvattenbortledning.

Denna komplettering har framtagits i samarbete med ansvarig hydrogeolog fil.mag. Anders Berzell

Med vänlig hälsning

Ulf Edling
Verksjurist

Andreas Nilsson
Verksjurist

Bilagor:

1. Plankartor samt beskrivning av ytor med tillfälliga nyttjanderätter
2. Befintligt tillstånd landtunga och GC-bro, Dom DVA 53/1995, mål VA30/95
3. Övriga befintliga tillstånden vid Vårbybron
4. Kartfigurer grundvattenpåverkan



Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.



Hur man överklagar Mark- och miljööverdomstolens avgörande

Den som vill överklaga Mark- och miljööverdomstolens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till Mark- och miljööverdomstolen.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen senast den dag som anges i slutet av Mark- och miljööverdomstolens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar Mark- och miljööverdomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i Mark- och miljööverdomstolen uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress, e-postadress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (domstolens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se