

Ärendenummer
2021/54301

Vänligen ange alltid detta diarienummer
vid kontakter med Trafikverket

Dokumentdatum
2022-08-29

Kopia till
Diariet

Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen

Trafikverket ansökan om tillstånd för vattenverksamhet avseende anläggandet av Vårbybroarna och trafikplats Gömmaren. Ert mål nr M 188-22

Med anledning av tingsrättens underrättelse i aktbilaga 46 så bemöter Trafikverket härmed de synpunkter och yttranden som kommit in i målet.

Inledning

Förhållandet mellan prövning i vägplan och prövning av tillstånd enligt miljöbalken

Trafikverket vill inledningsvis återigen förtydliga att man valt att pröva denna 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 prövas i annan ordning. I detta fall enligt väglagen.

Prövningen av denna ansökan 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 miljöbalk¹. Även vid de lagändringarna om miljöbedömningar

¹ Se prop. 1997/98:90 s. 500 f. Vad gäller förhållandet mellan prövning av en tillståndsansökan enligt 11 kap. miljöbalken och fastställelse av en vägplan, se även avsnitt 4.4 i ansökan, aktbilaga 1.

som 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 framförallt 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 förutsättningar². Frågor kring dagvattenanläggningar för driften av den framtida vägen hör hemma i prövningen av vägplanen³. Lokalisering, markåtkomst, intrångsersättning, markanvändning och konsekvenser från eller skyddsåtgärder för driften av den färdiga väganläggningen hör samtliga hemma i prövningen av vägplanen⁴. Vad gäller de frågor kring masshantering och förorenade områden som framförallt lyfts av tillsynsmyndigheterna⁵ har dessa enbart egentlig relevans i målet i förhållande till uppfyllandet av skyddsföreskrifter 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.

Övrigt

Eftersom yrkandena till viss del kompletterats (se aktbilaga 6) och att förslagen till villkor delvis har justerats i förhållande till bland annat de påpekanden som nu inkommit i målet väljer Trafikverket att bifoga en konsoliderad sammanställning över yrkandena och förslag till villkor, se bilaga 1.

Aktbilagorna 10-12 och 21 MSB, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten och SMHI

Dessa aktbilagor föranleder ingen kommentar från Trafikverkets sida.

Aktbilagorna 13-15 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

² Jfr aktbilagorna 13 och 29.

³ Jfr aktbilaga 28.

⁴ Jfr aktbilagorna 29, 30-36, 38 och 40.

⁵ Jfr aktbilagorna 28 och 37

driften och skötseln av dem inte hindras eller påverkas. Trafikverket hänvisar här till den redogörelse om förhållandet mellan provning i vägplan och provning 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. Trafikverket är dock tacksamt för det underlag som presenterats av bolaget samt den kunskap i övrigt som man nu väljer att belysa inom ramen för vattenmålet. Trafikverket har tillsett att denna information vidarebefordras till de kompetenser inom projektet som ansvarar för en eventuell påverkan på aktuellt ledningsnät. Ambitionen är dessutom att Trafikverket ska ha en löpande dialog med bolaget under projekteringen och genomförandet av vägbyggnationen.

Aktbilaga 16 Söderenergi AB

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

Aktbilaga 17 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.

Informationen i yttrandet har vidarebefordrats till de kompetenser inom projektet som ansvarar för sjöfartsfrågor. 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.

Aktbilaga 20 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 aktbilagorna 30-36.

Aktbilaga 28 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/E20 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. Om utbyggnaden av för de nya Vårbybroarna och den nya Trafikplats Gömmaren inte är klar till öppnandet

av E4 Förbifart Stockholm så visar Trafikverkets kapacitetsutredningar att en ombyggnad som även sträcker sig över 2030 och vidare kommer att utgöra en mycket trafikpåverkande åtgärd.

E4/E20 på platsen hade en årsmedelsdygnstrafik 2018 på 110 000 fordon och det finns redan idag en kapacitetsbrist. Om ombyggnaden inte är klar till E4 Förbifart Stockholms öppnande 2030 så riskerar denna brist på kapacitet att förstärkas betydligt med ännu mer omfattande köbildningar, särskilt under morgonens högtrafikperiod. Under samma period på eftermiddagen riskerar köerna i sydgående riktning då också att helt blockera utfarten från E4 Förbifart Stockholm. En eventuell flaskhals vid Vårbybroarna från 2030 och framåt kan således medföra konsekvenser för hela Stockholmsregionen⁶. Projektets tidplan med ett färdigställande till 2030 är därför en mycket högt prioriterad faktor. En forcering av projektet kan således innebära att de ovan beskrivna trafikala infarktarna undviks. Detta är motiven bakom de föreslagna avstegen i de ursprungliga förslagen till villkor 14 och 15⁷.

Nämnden framhåller att sådana avsteg istället bör bestämmas genom samråd alternativt genom ett godkännande från tillsynsmyndighet utifrån en tillämpning av det ursprungliga förslaget till villkor 16. Inledningsvis kan konstateras att det inte är möjligt att hantera de nu föreslagna avstegen inom ramen för samråd enligt den nuvarande utformningen av det ursprungliga förslaget till villkor 16⁸. Men däremot finns givetvis en dispensmöjlighet om Trafikverket kan visa på ett särskilt skäl.

Trafikverket kan här anta att det i framtiden kommer att finnas goda möjligheter att få sådana dispenser eftersom en begränsad kapacitet för E4/E20 vid Vårbybron och Trafikplats Gömmaren 2030 i förhållande till en färdigställd E4 Förbifart Stockholm skulle kunna leda till betydande ökade störningar för resenärer på det sätt som skisserats ovan. Detta är också ett av de kriterier som Mark- och miljööverdomstolen⁹ lyft fram som en grund för medgivande av dispenser enligt den ordning som nämnden nu förordar.

Men 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 Västlänken¹⁰. Länsstyrelsen menade här att Trafikverket tydligt, redan inom ramen för tillståndsprövningen, borde ha redovisat sitt behov av avvikelser från de bullerriktvärden som normalt sett gäller enligt de allmänna råden.

⁶ Den samhällsekonomiska kostnaden för förlängda restider kan beräknas enligt de kalkylmetoder som används för bedömning av samhällsekonomisk nytta generellt i Trafikverkets projektverksamhet, s.k. ASEK. Ökade restider på grund av köbildning får betydande samhällsekonomiska konsekvenser.

⁷ Nuvarande förslag till villkor 15 och 16.

⁸ Nuvarande förslag till villkor 17.

⁹ Se s. 8 f. i Mark- och miljööverdomstolens dom den 8 oktober 2018 i mål nr M 1808-18.

¹⁰ Se s. 3 f. i Mark- och miljööverdomstolens dom den 12 mars 2021 i mål nr M 968-21.

Ett mer frekvent behov av avvikelser borde istället ha funnits med tidigt i Trafikverkets planering och verket borde även ha redovisats dessa behov i sin ansökan för vattenverksamhet. Det hade, menade länsstyrelsen, möjliggjort en annan bedömning av vilka bullervillkor som borde gälla och det hade också blivit tydligt för alla och envar vilka bullerolägenheter man får räkna med under projektets framdrift. Länsstyrelsen var här kritisk till att man nu i stället förväntades pröva avvikelser enligt ett dispensförfarande. Detta menade man ledde till att hela syftet med en öppen och transparent miljöprocess förfelades. Tydligt delar nämnden här inte länsstyrelsens synsätt.

När Trafikverket redan idag kan se att ett omfattande behov av framtida bullerdispenser har man nu valt att följa det arbetssätt som Länsstyrelsen i Västra Götaland förordar. Trafikverket menar att de förslag till avvikelser som det är fråga om i de ursprungliga förslagen till villkor 14 och 15¹¹ bör kunna accepteras i förhållande till särskilda skäl och att en reglering av sådana avsteg redan i villkoren till tillståndet också ger en mer öppen och transparent miljöprövning.

Framtida dispensansökningar – det vill säga nu kanske minst 15 stycken per kalenderår – kommer också att generera stora mängder arbete både från Trafikverket och också nämndens sida. Ett dispensbeslut kan dessutom överklagas. Det finns således betydande rationaliseringsfördelar med att mark- och miljödomstolen redan i tillståndsansökan och inom ramen för avsteg i villkor prövar samma särskilda skäl som i framtiden skulle kunna åberopas vid en dispensansökan. Trafikverket kan inte heller i övrigt se några nackdelar med en sådan ordning. Men frågan överlämnas slutligen till mark- och miljödomstolens prövning. Om domstolen nu väljer att gå på nämndens linje och förordar ett dispensförfarande har Trafikverket i vart fall informerat om att det kan komma att behövas omfattande bullerdispenser för att Vårbybron och Trafikplats Gömmaren ska stå färdig till öppnandet av E4 Förbifart Stockholm 2030.

Nämnden anser inte heller att det är rimligt, med hänsyn till de avsteg som Trafikverket nu föreslår, att närboende ska behöva utstå högre bullernivå inomhus än vad som gäller för andra liknande infrastrukturprojekt innan de erbjuds tillfälligt boende enligt förslaget till det ursprungliga villkor 17.

Trafikverket har förståelse för nämndens kritik. Givetvis ska inte högre nivåer för evakuering gälla för bullerstörningarna från Tvärförbindelse Södertörn än från andra infrastrukturprojekt. Den första meningen i det ursprungliga förslaget till villkor 17¹² bör därför istället lyda:

¹¹ Se fotnot 7.

¹² Nuvarande förslag till villkor 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”.

Det nuvarande förslaget till nytt villkor 18 har uppdaterats härmed.

Nämnden anser även att det ursprungliga förslaget till villkor 17 var otydligt formulerat vad gäller tidpunkten när berörda ska erbjudas tillfälligt boende eller vistelse. Man menar att formuleringen ”om möjligt” bör tas bort. Nämnden anser att tiden tre veckor bör kunna fastställas för att säkerställa framförhållning. Trafikverket har förståelse för nämndens påpekanden, men vill i sammanhanget lyfta fram att villkorsbrott kan vara straffbart enligt 29 kap. 4 § 2. punkten miljöbalken. Tillsynsmyndigheten har dessutom en tämligen strikt anmälningsplikt vad gäller överträdelser av bestämmelser i balken, om det finns misstanke om brott. Detta framgår av 26 kap. 2 §.

Det är alltid en administrativ utmaning att tillhandahålla tillfällig vistelse eller boende. Trafikverket har som absolut ambition att sådan vistelse alltid ska erbjudas inom de angivna tre veckorna. Men i förhållande till de svårigheter och förändringar som kan uppstå skulle det vara olyckligt om Trafikverket hamnar inom den straffbara zonen bara för att en alltför strikt angiven tidsfrist inte kan innehållas och detta kanske bara utifrån oförutsägbara omständigheter eller administrativa svårigheter. Detta kan nämligen bli följden om tidsfristen formuleras alltför strängt; skrivningen ”om möjligt” har således sin orsak. Den mycket strikta ordning som nämnden nu förordar riskerar således bara att leda till onödiga villkorsöverträdelser som i sin tur kan generera opåkallade polisanmälningar utan att några egentliga överträdelser skett av de intressen som miljöbalken har att skydda.

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 Naturvårdsverkets 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 föran-

letts av den översyn¹³ 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 arbetsätt har här föranlett vissa ändringar av förslagen till villkor¹⁴ 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.

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 upphandlats¹⁵. 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.

¹³ Se bland annat Naturvårdsverket redovisning den 31 maj 2022 till regeringen ”Hantering av schaktmassor och annat naturligt förekommande material som kan användas för anläggningsändamål” NV-01151-21.

¹⁴ Nuvarande förslag till villkor 21-26

¹⁵ Se s. 12 i Trafikverkets ansökan, aktbilaga 1. Skyldigheter för en verksamhetsutövare i dessa delar framgår bland annat av 10 kap 11 § miljöbalken och 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd

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. Yrkandet 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.

Nämnden påpekar också att Trafikverket skulle ha hänvisat till en utredning gällande förorenade sediment, men att någon sådan utredning varken skickats till nämnden eller varit en del av underlaget till ansökan. Redovisningen av Trafikverkets inventeringar av potentiellt förorenade områden och utförda miljögeotekniska markundersökningar finns i "PM Markmiljöundersökning" samt i "PM Sedimentundersökningar Vårbybron". Dessa PM utgör bara ett underlag till ansökan och är således inte bilagd denna. Den 24 januari 2020 har nämnden delgivits "PM Sedimentundersökningar Vårbybron" och den 30 november 2021 "PM Markmiljöundersökning". En kompletterande sedimentundersökning gjordes också under 2021. Trafikverket har nu delgett tillsynsmyndigheten denna rapport.

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. Av det underlag som Trafikverket då haft tillgång till så framgår dock inte vilka urvalskriterier som kommunen använt eller vilka data och underlag i övrigt som nyttjats vid framtagandet. Det framgår inte heller att utläsa om värdena ska bestämmas momentant eller om det är fråga om medel- eller medianvärden. Det är därför svårt att jämföra, men i tabellen nedan framgår de kommunala värdena i förhållande till Trafikverkets förslag till riktvärden. Tabellen inbegriper även fosfor, mer om detta nedan.

Parametrar	Enhet	Trafikverkets förslag till riktvärden Medelvärden över rullande 30 dagar	Huddinge kommuns diskussionsunderlag Mälaren, Tyresån (exkl känsligare delavrinningsområden)
pH		6,5-8,5	-
Suspenderade ämnen	mg/l	60	60 / 40*
Kväve, total	mg/l	5	5
Oljeindex	mg/l	1	1 / 0,5*
Arsenik	µg/l	-	-
Bly	µg/l	3	3
Kadmium	µg/l	0,3	0,3
Koppar	µg/l	15	9
Krom (tot)	µg/l	10	8
Kvicksilver	µg/l	0,1	0,04 ¹
Nickel	µg/l	30	6
Zink	µg/l	45	15
PAH-6	µg/l	1	-
Fosfor, total	µg/l	80	100
Bens(alfa)pyren	µg/l	<i>Ingår i PAH-6</i>	0,05

¹ Detektionsgränsen för kvicksilver vid laboratorieanalyser är 0,1 µg/l.

Ett annat viktigt kunskapsunderlag har varit Trafikverkets egna erfarenheter kring hantering och provtagning av länshållningsvatten, från schakt i jord och berg på land, inom projekt E4 Förbifart Stockholm. De analyser och den problemhantering som här förekommit både kring ämnen och också halter samt tillgängliga renings-tekniker har till stor del utgjort grunden för de aktuella förslagen till riktvärden i villkor 12. Även förekommande förslag till riktvärden kopplat till ett byggskede från t.ex. Järfälla kommun har också ingått i den sammantagna analysen.

De preliminära riktvärden för Mälaren som nämnden också omnämner - och som tydliga ska ha tagits fram av Stockholm Vatten och Avfall samt Stockholms stad - har dock inte ingått i Trafikverkets kunskapsunderlag. Dessa riktvärden finns inte, enligt vad Trafikverket erfar, publicerade. Projektet har därför inte haft vare sig kännedom om eller tillgång till detta underlag.

Vad gäller påverkan på miljökvalitetsnormer 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 miljökvalitetsnorm. 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 rapport

12655 "Hantering av länsvattnen i anläggningsprojekt- Användbar teknik och upphandlingsfrågor" görs en uppdelning i fem olika tekniknivåer för rening av länsvallningsvattnen, 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 renings-tekniker som kommer att användas för projektets hantering av länsvallningsvattnen.

Omhändertagandet av länsvallningsvattnen 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 byggentreprenör.

Trafikverkets utgångspunkt vid förslaget till villkor 12 är därför att den valda villkorskonstruktion - med ett angivande av vissa ämnen och halter för länsvallningsvattnet - 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 framförallt valt att analysera de normalt förekommande ämnen från jord- och bergschakter på land som kan påverka statusen hos de vattenförekomster som blir recipienter av länsvallningsvattnen. I tabellen nedan presenteras dessa ämnens möjliga påverkan på statusen hos de vattenförekomster där länsvallningsvattnen kan komma att släppas samt hur detta sedan kopplas till de olika parametrar som behöver kontrolleras.

Ämne	Kvalitetsfaktor	MKN	Parameter som kontrolleras
Fosfor	Näringsämnen i sjöar och vattendrag	Ekologisk status/Fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorer	Totalfosfor
Ammoniak, koppar, nitrat, zink och krom.	Särskilt förorenande ämnen i sjöar och vattendrag	Ekologisk status/Fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorer	Totalkväve, koppar, zink och krom, suspenderat material
Bensen, kadmium, PAH-er, bly och nickel.	Prioriterade ämnen	Kemisk status/gränsvärden för kemisk ytvattenstatus	Oljeindex, kadmium, PAH-6, bly, kvicksilver, nickel, suspenderat material

Vissa parametrar har givetvis sorterats bort. Nämnden har bland annat ställt sig frågande till att ämnena TBT, PCB, PFAS och arsenik inte ingått i urvalet.

Trafikverket vill här förtydliga att föreslagna riktvärden i villkor 12 inte omfattar områden med en föroreningssituation som avviker från ett normalfall. TBT, PCB, PFAS och arsenik bedöms inte förekomma generellt i länshållningsvatten från jord- och bergschakt på land. De landområden som omfattas av de nu aktuella byggnadsarbetena har inga kända verksamheter som skulle kunnat ha generat ovan nämnda föroreningar. Dessa ämnen har inte heller kunnat upptäckas vid de provtagningar som hittills skett. Det är inte heller parametrar som finns med i de andra riktvärden som nämnden hänvisar till. Om det påträffas ett tidigare inte identifierat förorenat område sker en särskild bedömning av åtgärder i enlighet med hantering enligt miljöbalkens tionde kapitel.

Risker kopplat till hantering av sediment i Fittjaviken, där förekomst av ovan nämnda föroreningar mycket riktigt konstaterats, kommer att hanteras inom ramen för kontrollprogram kopplat till dessa arbeten, i enlighet med förslaget till villkor 2.

Nämnden har här även belyst ämnet fosfor. De verksamheter som sker under byggskedet bedöms endast i mycket liten omfattning kunna generera halter av detta ämne. Det har därför initialt inte bedömts vara motiverat med ett särskilt riktvärde. Men då sannolikheten avseende förekomst här är betydligt högre än för de andra ämnen som nämnden lyft fram finns det givetvis inget som hindrar att även detta ämne ingår i det urval som gjorts i förslaget till villkor 12. Trafikverket bedömer här att 80 µg/l är en rimlig nivå och föreslår därför att detta bestäms som ett riktvärde. Förslaget till villkor 12 har därför kompletterats i denna del.

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, se bilaga 1. 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.

Nämnden har även lyft frågor kring den framtida vägens dagvattenanläggningar. Precis som anförts under inledningen till detta yttrande så ska dessa frågor hanteras inom ramen för fastställelse av vägplanen och Trafikverket hänvisar dit, men noterar givetvis synpunkterna.

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. Trafikverket hänvisar här till avsnitt 5.2.2. i ansökan, aktbilaga 1.

Aktbilaga 29 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.

Trafikverket har en god kännedom om tunnelbanans läge i förhållande till de arbeten som nu innebär vattenverksamhet. Detta bland annat utifrån en granskning av tunnelbaneritningar daterade 1966. Av planritning 250568, 250570 samt profilritning 250569, 250571 framgår tunnarnas läge i plan och profil samt skyddszon. De bergschakt som projektet utför inom ramen för denna ansökan kommer inte i närheten av tunnelbanan eller skyddszonen. I den kommande ansökan avseende vattenverksamheterna för väg 259 kommer dock bergschakten för tunnelrören till den nya Masmotunneln att passera väldigt nära det avstängda uppgångsschaktet till tunnelbanan upp i Masmoberget. Förstärkning behöver därför göras från detta schakt innan den nya tunneln sprängs ut. Detta kommer dock att redovisas och hanteras inom ramen för denna framtida ansökan.

Driften av tunnelbanan sker i bergstunnlar som idag passerar under och förbi den befintliga E4/E20. Anläggande av brostöd över Gömmarravinen sker huvudsakligen i relativt ytliga jordschakt. Det finns därför ingen risk för påverkan varken på driften av tunnelbanan eller på tunnelanläggningen i sig. Då denna ravin har mäktiga jorddjup finns det dock ett område där tunnelbanan har begränsad bergtäckning och där skyddszonen når ända upp i jordlagren. Detta område ligger dock öster om de schakt som planeras. Skyddszonens övre nivå är dessutom +2 medan jordschakten endast utförs ned till +12 som lägst.

Trafikverket delar således inte regionens bedömning att den nu aktuella vattenverksamheten skulle ligga inom skyddszonen för tunnelbanan. Verket kan inte heller förutse någon risk för sättningar eller andra oförutsedda händelser som skulle kunna påverka tunnelbanans anläggning på platsen. Regionens oro kring störningar av tra-

fiken är således obefogad. Det finns därför idag inget behov av några fördjupade utredningar avseende risker för påverkan på tunnelbanan. Skulle sådan påverkan mot förmodan uppkomma, vilket i sig är osannolikt, får frågorna hanteras inom ramen för oförutsedd skada, jfr 24 kap. 18 § miljöbalken. I så fall gäller även de vattenrättsliga ersättningsreglerna i 25 kap. 2 § samma balk.

Den oro som regionen nu framfört kring påverkan på tunnelbanans anläggningar rubbar inte heller Trafikverkets ursprungliga bedömning kring behovet av tid för oförutsedd skada. Som framgår under avsnitt 11.3 ”Skadereglering” ska de vattenverksamheter som denna ansökan omfattar inte – bland annat med hänsyn till föreslagna försiktighetsmått och skyddsåtgärder - behöva medföra några skador på motstående intressen. I vart fall kan Trafikverket inte förutse några sådana skador.

Trafikverket ser dock positivt på frågan om att mäta inläckaget till tunnelbanans anläggning inom projektets kontrollprogram för omgivningspåverkan. Verket kommer därför att återkomma till regionen med en förfrågan kring sådan mätning i samband med att projektets kontrollorganisation byggs upp, vilket bedöms ske under början av år 2023.

Spårväg Syd

Trafikverket kan konstatera att Region Stockholms yttrande inte innehåller någon mer specifik tidplan över planeringsprocessen och genomförandet av Spårväg Syd. Det framgår egentligen bara att regionen för tillfället upprättar samrådshandlingarna för val av lokalisering. Detta val inklusive samrådet planeras att kunna slutföras under 2022. Därefter ska regionen enligt yttrandet inleda arbete med framtagande av järnvägsplan, miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och systemhandling.

Tvärförbindelse Södertörn fick sin lokalisering bestämd våren 2017. MKB:n till vägplanen godkändes sedan av länsstyrelsen i december 2020. Efter det att förslaget till vägplan ställts ut för slutgranskning i början av 2021 så kunde en ansökan om fastställelse av vägplan lämnas in i december samma år. Vägplanen beräknas idag få laga kraft under våren 2023 och de första tillstånden för vattenverksamhet kan troligen erhållas under hösten samma år. Trafikverkets förhoppning är att byggstart sedan ska kunna inledas innan årsskiftet till 2024. Trafikverket vill framhålla att denna tidsplanering i allra högsta grad är preliminär, men det kan i vart fall konstateras att det kan komma att ta ungefär sex och ett halvt år från valet av lokalisering för Tvärförbindelse Södertörn till dess projektets byggnadsarbeten kan komma att inledas.

Regionen Stockholm har idag inte ens inlett sitt samråd kring lokalisering. Spårväg Syd befinner sig nu således i ungefär samma läge som Tvärförbindelse Södertörn gjorde hösten 2016. Även om det alltid är vanskligt att jämföra framdriften för olika infrastrukturprojekt så kan Trafikverket i vart fall konstatera att en eventuell bygg-

start för Spårväg Syd idag, i förhållande till den kvarvarande plan och tillståndsproucessen, troligen ligger någonstans mellan fem till sju år bort. Det är således idag i allra högsta grad osäkert var, hur och när denna infrastrukturanläggning kommer att utföras.

Regionen konstaterar att Spårväg Syd endast omnämns helt kort i MKB:n till denna tillståndsansökan. Man menar att det finns en uppenbar risk att de villkor som föreslås av Trafikverket skulle påverka regionens förutsättningar för att planera och genomföra projektet. Det lyfts fram att Trafikverkets tillståndsansökan har ett antal beröringspunkter med Spårväg Syd till exempel vad gäller bortledning av grundvatten i bygg- och driftskede, schaktning i berg, utplaning av arbetsområden, instängsling för skydd av groddjur samt åtgärderna som innebär flytt av Gömmarravinen och Gömmarebäcken.

Man menar vidare att påverkan på grund- och ytvatten behöver samordnas. Det är också enligt regionen rimligt att anta att en samordning kommer krävas vad gäller etableringsytor, buller, damning, samt byggtrafik – vid sidan av att samordna själva genomförandet. Slutligen menar regionen därför att det sammantaget är av vikt att Trafikverkets tillståndsansökan inte in-tecknar det område som även trafikförvaltningen kommer behöva påverka och detta på ett sådant sätt att genomförandet av Spårväg Syd väsentligt försvåras. Tillstånd med tillhörande villkor för Trafikverkets ansökan behöver därför ges med sådan marginal att Spårväg Syds anläggning kan inrymmas. Man framhåller dessutom att MKB:n till denna ansökan ska beskriva kumulativa effekter och att sådana effekter ska inkluderas i villkoren.

Många av de frågor som regionen nu tar upp hör hemma i arbetet med aktuell vägplan, framförallt de som berör lokaliseringen av Tvärförbindelse Södertörn och projektets markanvändning. Svårigheten att särskilja prövningen i vägplan respektive prövningen för den nu aktuella vattenverksamheten har också belysts under inledningen till detta yttrande. Trafikverket hänvisar i dessa delar till arbetet med aktuell vägplan.

Vad gäller Spårväg Syds framtida vattenverksamheter finns idag, enligt vad Trafikverket erfar, inga kunskaper varken kring omfattningen eller också lokalisering. I vart fall har regionen inte redogjort för någon sådan kunskap. Att då förvänta sig att Trafikverket i denna ansökan ska kunna förhålla sig till regionens framtida vattenverksamheter och dessutom beskriva samt föreslå regleringar kring kumulativa effekter är inte ett rimligt krav. Vid utformandet av denna tillståndsansökan med MKB har Trafikverket förhållit sig till de kunskaper som idag finns tillgängliga kring Spårväg Syd och det är det mycket begränsade kunskapsläget kring det sistnämnda projektets vattenverksamheter som återspeglas i underlaget till ansökan.

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 samverka 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.

Aktbilaga 30-36 Tullinge segelsällskap

Yrkanden och bestridanden m.m.

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen avvisar Tullinge segelsällskaps ersättningsyrkanden som framförts i första hand till tredje hand.

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.

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, se bild 1 på nästa sida.



Bild 1 Vårbybronns läge idag med segelsällskapets verksamhet inringad

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 platsen¹⁶. Borttagandet av landtungan kräver även tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken.

Segelsällskapet menar att Trafikverket i sin ansökan inte beskrivit sin avsikt att ta bort hela hamnanläggningen och att ansökan därför måste kompletteras. Påpekandet verkar dock bygga på ett missförstånd. Borttagandet av hamnanläggningen ingår givetvis som en del av den totala utrivningen. Segelsällskapet benämner också vattenområdet kring den aktuella landtungan som Fågelviken. Trafikverket har dock, utifrån Sjöfartsverkets och lantmäteriets kartor, valt beteckningen Fittjaviken när man i ansökan beskrivit borttagandet av

¹⁶ Se blad 22 i bilaga 1 till aktbilaga 6.

denna landtunga. Trafikverket hänvisar därför segelsällskapet till dessa beskrivningar. Med detta förtydligande hoppas Trafikverket att frågan kring komplettering kan vara utagerad.

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 dock 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 stämningförfarande 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 vägrättsintrången 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 § miljöbalken¹⁷. 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 istället 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 legitimera sällskapet som sakägare i detta mål, kan således inte att förutses. Segelsällskapet har då inte heller rätt

¹⁷ Prop. 1997/98: 45 Del 1 s. 483f och Miljöbalken - En kommentar (1 juni 2022 JUNO)

till ersättning för sina rättegångskostnader i målet, varför Trafikverket bestri-
der detta yrkande.

Passage ut till Mälaren

Både Tullinge båtsällskap (aktbilaga 20) och nu Tullinge segelsällskap har framfört ett behov av passage för båttrafik ut till Mälaren från Alby- och Tullingesjön 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 Fittjavi-
ken och vidare till Mälaren under ombyggnadstiden.

Båtsällskapet har i sin inlägga 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.

Aktbilaga 37 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 vattenverk-samhet som t.ex. en permanent grundvattenbortledning. Trafikverket har nu yrkat på att alla de anläggningar som uppförts med dessa tidigare tillstånd ska rivas ut. Det är oklart för Trafikverket vad länsstyrelsen då menar med sin begäran.

Av 24 kap. 1 § miljöbalken framgår bl.a. att om ett tillstånd avser utförandet av en vattenanläggning så innefattar det rätten att bibehålla anläggningen. 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.

Delegation till tillsynsmyndigheten

Trafikverket tar tacksamt emot länsstyrelsens påpekanden.

Byggskede och driftskede

Trafikverket hänvisar här till det som redan anförts kring behovet av villkor som definierar bygg- respektive driftskede under rubriken "Allmänt" i sitt svar ovan till aktbilaga 28. Trafikverket kan inte se hur det, på det sätt som länsstyrelsen nu skisserar, skulle kunna uppstå oklarheter kring tillämpningen av villkorsförslag 6.

Villkorsförslag för dräneringsnivåer

Trafikverket har redan kompletterat målet med en sådan karta som länsstyrelsen efterfrågar, se bilaga 4 till aktbilaga 6. Kartan bör enligt Trafikverkets uppfattning inte ingå som en del i ett framtida tillstånd. Trafikverket har svårt att förstå syftet med ett sådant förfarande. Den bundenhet som redan finns för verksamhetsutövaren under det allmänna villkoret för de handlingar som bifogats ansökan måste här vara fullt tillräcklig.

De schakter vars lägen visas på den ovannämnda kartan är i sig inte heller tillståndspliktiga. Det saknas således anledning att inom ramen för själva tillståndet låsa deras geografiska läge. Domstolens uppgift är också i första hand att bestämma villkoren för den grundvattenbortledning som kommer att ske i dessa schakter. Trafikverket har här att förhålla sig till de nivåer man själva föreslagit i villkor 6. Dessa nivåer gäller oavsett om en viss schakt utförs helt i enlighet med det läge som anges i den ovannämnda kartan eller om schakten utförs med en viss geografisk förskjutning. Det är grundvattennivåerna som binder verksamhetsutövaren utifrån försiktighetsprincipen, inte schakternas faktiska läge.

Det är dessutom så att vid denna typ av omfattande infrastrukturprojekt som berör ett mycket stort antal schakter – i denna ansökan ca 30 schakter med tillståndspliktig grundvattenbortledning och i den kommande ansökan för väg 259 över 100 sådana schakter – är det ett orimligt krav att läget för alla dessa schakter ska läsas in en karta som blir en del av tillståndet. Oavsett att den tekniska projekteringen omöjlig kan ha nått en tillräcklig kunskapsnivå redan vid tillståndsprövningen så är bara risken för felskrivningar eller andra mänskliga misstag vid kartans utformning så påtaglig i förhållande till projektets komplexitet att en sådan ordning som länsstyrelsen nu förordar är uppenbart olämplig. Som sagt har mindre förändringar i läget för en viss schakt ingen betydelse avseende de villkor för grundvattenbortledning som blir bindande för verksamhetsutövaren.

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

Gömmarbäcken 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 Masmö 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 bergslutning 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 föroreningsspridning 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 istället 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 Masmo istället för till Gömmarbäcksravinen. Minskningen beror också till viss del på den bortledning som sker via förskärningen

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 framförallt 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.

Trafikverket har endast kunnat göra översiktliga undersökningar på den aktuella fastigheten då tillträdet varit begränsat. Vid framtagande av vägplanen har information rörande potentiellt förorenade områden hämtats från Länskartan Stockholms MIFO-inventeringar (Metodik för Inventering av förorenade områden) under 2016. Fastigheten Varvet 1 har här objektnummer 125302 och är bedömd till riskklass 2 samt beskrivet som "Varv utan halogenerade lösningsmedel/giftiga båtbottnfärger".

I december 2014 genomförde RGS 90 Sverige AB, på uppdrag av Botkarv AB, jord- och grundvattenprovtagningar på fastigheten. Undersökningen omfattade förekomst av tungmetaller, alifater, aromater samt PAH och en mindre markföroreningar av

främst PAH-H och höga halter bly i grundvattnet påträffades. Denna undersökning utredde inte eventuell förekomst av klorerade lösningsmedel.

Det finns även tre provpunkter avseende förorenad jord inom eller i direkt anslutning till fastigheten. Dessa prover har analyserats utifrån en mängd ämnen, dock inte klorerade lösningsmedel. Det grundvattenrör som sitter strax söder om Varvet 1 har också undersökts men inte heller här har analyserna omfattat klorerade lösningsmedel. Några grundvattenrör har ännu inte kunnat installeras inom fastigheten. Vidare har Trafikverket utfört markundersökningar, analyser av grundvatten och sedimentundersökningar på bland annat den närliggande fastigheten Rodret 3.

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 aktbilaga 28.

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 till-

synsmyndigheten 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 aktbilaga 28.

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 aktbilaga 28.

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 domar¹⁸ accepterat att inläckagenivåer för grundvatten kan utformas som riktvärden under ett byggskede. Denna domstol har även accepterat¹⁹ att bullervillkor också utformas som riktvärden. Samma argumentering som Mark- och miljööverdomstolen här 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.

Ersättning

Trafikverket medger länsstyrelsens yrkande om ersättning.

Aktbilaga 38 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). Trafikverket har också lämnat ett yttrande avseende detaljplanen för Vårby Udde. Det har också förekommit kontinuerliga samrådsmöten med projekt Vårby Udde och Huddinge kommun under hela planläggningsskedet enligt väglagen och samråd har skett även inom ramen för tillståndprocessen avseende vattenverksamheten.

Spendrups ställer frågan om Trafikverket har utgått från befintlig eller kommande markanvändning i handlingarna. Enligt miljöbalken 6 kap 35 § och praxis ska uppgifter om rådande miljöförhållanden redovisas i den specifika miljöbedömningen för verksamheter och åtgärder. Miljökonsekvensbedömningar görs således mot rådande miljöförhållanden och praxis är att man utgår från gällande planer samt tillstånd och inte kommande planering.

Påverkan på skola och skolgård.

Enligt Spendrups så planeras en skola i byggnaden för Spendrups huvudkontor vid Vårby Udde. I handlingarna utgår Trafikverket från rådande förhållanden och har

¹⁸ Mark- och miljööverdomstolens domar den 11 november 2014 i mål nr M 493-14 och 18 februari 2020 i mål nr M 12389-18.

¹⁹ Mark- och miljööverdomstolens domar den 4 december 2015 i mål nr 11838-14 och 16 december 2016 i mål nr 9369-15.

inte haft med någon planerad skola. 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 framförallt 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 aktbilaga 37. Vad gäller det möjliga kapacitetsuttaget för tillståndet är det Trafikverkets bedömning att detta inte kommer att riskeras av den reducerade tillrinningen. Under samma rubrik till aktbilaga 37 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 aktbilaga 28 respektive "Förorenade områden" och "Vattenskyddsområde" i svaret till aktbilaga 37.

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 istället 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 Mjödets 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 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 sättning känslig. Detta då uppgifter om byggnadernas grundläggning samt markförhållanden i stort sett saknas i Huddinge kommuns bygglovsarkiv. Utifrån ett sådant begränsat kunskapsunderlag blir bedömningen av sättningkänslighet 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 vattenverksam-

heten 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 dagsläget 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. Trafikverket noterar att bolaget vill ta del av kallelsen till huvudförhandling och utgångspunkten blir då att verket senast vid denna förhandling kommer att ta ställning till bolagets yrkande om ersättning för rättegångskostnader.

Aktbilagorna 40-45 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 att

inhämtas. Detta genom kontroll av grundvattennivåer, marksättning, schaktmassor, länshållningsvatten m.m. det vill säga den egenkontroll som omfattas av kontrollprogrammet.

Avseende fastigheten Varvet 1 saknas grundläggningsuppgifter varvid de ansatts vara potentiellt sättningkänsliga. 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 Tegel bruket 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. För det fall Trafikverket förbisett eller missuppfattat några sakförhållanden i dessa delar så är Trafikverket tacksamt för ytterligare upplysningar i dessa frågor.

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 aktbilaga 37.

Rättegångskostnader

Trafikverket har även här som ambition att ta ställning till bolagets yrkande om ersättning för rättegångskostnader senast vid den framtida huvudförhandlingen.

Ytterligare fastighetsägare eller särskilda rättighetshavare

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

Vid utformandet av detta yttrande har bl.a. deltagit Anders Berzell, teknisk specialist hydrogeologi, Christina Borg och Eva Emell, båda miljöspecialister, samt Annika Cala, projektledare.

Med vänlig hälsning

Ulf Edling
Verksjurist

Andreas Nilsson
Verksjurist