

Ärendenummer
2021/54301

Vänligen ange alltid detta diarienummer
vid kontakter med Trafikverket

Dokumentdatum
2022-11-07

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 föreläggande i aktbilaga 57 och efter medgivet anstånd så bemöter Trafikverket inkomna synpunkter enligt de yttranden som överlämnats från domstolen.

Aktbilaga 51 Sjöfartsverket och aktbilaga 52 Stendörren

Föranleder ingen kommentar från Trafikverkets sida.

Aktbilaga 53 Länsstyrelsen i Stockholms län

Inledning

Länsstyrelsen ställningstaganden kring frågor gällande befintliga tillstånd, bygg- och driftskede och villkorsförslag för dräneringsnivåer föranleder ingen annan kommentar från Trafikverket annat än att det givetvis är möjligt att låta den karta som utgör bilaga 4 till aktbilaga 6 ingå i kontrollprogrammet.

Förorenade områden

Vad gäller misstänkt förorening av klorerade lösningsmedel på fastigheten Varvet 1 så har Trafikverket fått tillträde till fastigheten och verket kommer nu att undersöka förekomsten av aktuell förorening.

Vattenskyddsområde

Trafikverket vill förtydliga att de förslagna villkoren som länsstyrelsen nu lyfter fram behandlar återanvändning av massor på land inom entreprenadens arbetsområde. Det är således ingen förändring av nuvarande situation och det kommer inte att ske någon tillförsel av föroreningar till området. Villkoren styr inte hanteringen av förorenade sediment. Risken för ökad påverkan av föroreningar till vattnet bedöms därför som mycket liten.

Området där dessa schakt ska utföras är idag vägområde till E4 samt vissa områden i och vid vattnen. MRR och KM behandlar ett urval av parametrar som väl motsvarar lejonparten av de föroreningar som kan förväntas och som påträffats i arbetsområdet vid inledande markundersökningar. Denna typ av undersökningar kommer dessutom att förtätas inför klassificering och slutligt beslut om hantering inom projektet. Dessa förtätade undersökningar kommer att analyseras på fler parametrar än vad som initialt var motiverade. Trafikverket öppnar i sina föreslagna villkor för att ta fram platsspecifika riktvärden i samråd med tillsynsmyndigheten. Trafikverket ser därmed inget behov av att ändra villkorstexterna.

Vad gäller definitionen av "kortvarig" i det nuvarande villkorsförslag 26 så menar Trafikverket att med denna skrivning menas upp till två veckors lagringstid som mest.

Miljökvalitetsnormer 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/l¹. 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.

Ersättning

Trafikverket medger länsstyrelsens yrkande om ersättning.

Aktbilaga 54 Bygglövs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommun

Allmänt

Trafikverket delar nämndens uppfattning att det kan bli otydligt vem som är tillsynsmyndighet. Erfarenheten är dock att det faktiska tillsynsansvaret normalt sett brukar tydliggöras under arbetet med framtagande av kontrollprogram. Det är dock slutligen tillsynsmyndigheternas ansvar att göra denna uppdelning.

Buller

Trafikverket anser det tydligt att Naturvårdsverket allmänna råd inte på något sätt håller för omöjligt att situationer kan uppstå där föreslagna värden inte kan innehållas på grund av att åtgärderna inte är tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga. De

¹ PFAS utbredning i Mälarens vattenpelare, Miljöförvaltningen Stockholm Stad, 2018-06-08

omnämner tvärtom uttryckligen den risken. De allmänna råden från Naturvårdsverket har också sitt fokus på inomhusvärden. Orsaken till att villkorsförslagen nu utformats som inomhusvärden är dessutom att Mark- och miljööverdomstolen bedömt² att villkor för buller bestämda som utomhusvärden är inte ändamålsenliga i redan bullerutsatta områden och detta med hänsyn till konkurrerande bullerkällor.

Möjligheterna att åtgärda byggbuller varierar i förhållande till typen av arbete och de olika arbetsområdenas förutsättningar. På eller intill öppet vatten är det till exempel oftast inte möjligt att skärma. Höjden på kranar för spontslagning och borrning gör i vissa fall en dämpning omöjlig. Topografi kan innebära att skärmning varken är möjlig eller ekonomiskt rimliga. De aktuella anläggningsarbetena för vattenverksamheten omfattas av alla dessa utmaningar. Det är således idag inte möjligt att redogöra för vilka åtgärder som skulle krävas för att innehålla riktvärdena. Eftersom en detaljplanering således inte är möjlig i detta tidiga skede har den nuvarande bedömningen av mängden avsteg gjorts utifrån den aktuella horisonten för produktionsplanering. Det finns därför givetvis vissa osäkerheter i denna bedömning.

Trafikverket vill dock särskilt framhålla att risken för överskridanden inte innebär att verket på något sätt skulle frångå sitt systematiska och löpande arbete med en minimering av byggbuller enligt tidigare beskrivet arbetssätt. Ambitionen är också att de fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som fastställs i vägplanen ska kunna vara klara tidigare än vid drifttagandet av den ombyggda vägen.

Masshantering

Trafikverket förtydligar att massor enligt föreslaget 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 så kommer tillgänglig kunskap kring hantering av sulfidförande bergmassor främst från gruvindustrin. Det är därför Trafikverket inlett ett samarbete med en forskargrupp i tillämpad geokemi vid Luleå tekniska universitet. Detta för att genom vetenskap öka kunskapen om miljörisker med sulfidförande berg i infrastrukturprojekt. Trafikverket avser här att tillämpa denna kunskap löpande i sin verksamhet. Utgångspunkten för arbetssätten blir här de förpliktelser som följer av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Med hänsyn till detta saknas det ett behov av en villkorsreglering. En sådan reglering är inte heller lämplig. Men 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.

² Jfr s. 69 i Mark- och miljööverdomstolens dom den 21 januari 2015 i mål nr M 2008-14 för projekt Slussen

Föroreningar

Inledningsvis vill Trafikverket åter igen framhålla att det är osannolikt att en skyddsinfiltration kommer att behövas. Infiltration är dock normalt sett en effektiv åtgärd vid en oförutsedd påverkan på grundvattennivåer med risk för skadlig omgivningspåverkan och det är detta som är bakgrunden till yrkandet. Åtgärden i sig är dock inte riskfri till exempel vad gäller mobilisering med spridning av föroreningar. Trafikverket kommer därför att inom ramen för villkorsförslag 5 presentera ett underlag för länsstyrelsen med en riskanalys och detta innan någon infiltration kan påbörjas. Något behov av ett specifikt villkor rörande infiltration och risk för spridning av föroreningar föreligger därför inte. Motsvarande risk för spridning av föroreningar vid bortledning av grundvatten hanteras genom kontrollprogrammet, se villkorsförslag 27.

Utsläpp vatten

Trafikverket godtar ett riktvärde på 0,04 mikrogram per liter för kvicksilver, eller den lägsta rapporteringsgräns som kan uppnås vid provtillfället. Trafikverkets uppfattning är fortsatt att risken för påverkan på dricksvattenkvaliteten i Östra Mälaren, på grund av TBT, arsenik och PCB i länshållningsvatten som mycket liten från schakter bedrivna på land. Detta kommer också att verifieras genom den förtätade provtagning som utförs inför klassificering och slutlig hantering av schaktmassor. I det fall resultatet här visar på ett behov av riktvärden för dessa ämnen avseende utsläppet av länshållningsvattnet kan dessa frågor hanteras inom ramen för tillsyn. Trafikverket ser följaktligen inte behovet av att lägga till några ytterligare parametrar i sitt förslag till villkor 12. Avseende nämndens synpunkter kring PFAS hänvisas till det som anförts kring denna fråga under aktbilaga 53 ovan.

Aktbilaga 55 Tullinge segelsällskap

Trafikverket kvarstår vid sin tidigare redovisade uppfattning att frågan om ersättning till Tullinge segelsällskap inte kan prövas inom ramen för detta mål. Detta hör hemma i prövningen av vägplan. Men verket vill i sammanhanget dock upplysa domstolen om att värderingar skett av segelsällskapets anläggning genom ortsprismetod, produktionskostnadsmetod och avkastningsmetod. Utifrån dessa värderingar, egna antaganden kring förluster av båtplatser m.m. och utifrån en evighetskapitalisering med viss kalkylränta så har Trafikverket idag en mycket kvalificerad uppfattning om segelsällskapets reella ekonomiska förlust med anledning av vägrättsintrånget. Förlusten förhåller sig uppskattningsvis på mindre än en tredjedel i förhållande till exempel till det yrkande i andra hand som segelsällskapet presenterat i målet. För det fall att domstolen skulle anse det som erforderligt så kan Trafikverket givetvis inkomma med detta beräkningsunderlag.

Vad gäller frågan om ställning som sakägare så är det även här Trafikverkets fortsatta uppfattning att segelsällskapet är diskvalificerat. Som framhållits tidigare kommer de ytor som idag är i segelsällskapets besittning i sin helhet att vara ianspråktagna med vägrätt när väl de vattenrättsliga arbetena i Fittjaviken inleds. Då segelsällskapet vid denna tidpunkt inte längre kommer att bedriva någon verksamhet på platsen så föreligger det överhuvudtaget inte heller någon risk för att segelsällskapet på något sätt ska kunna drabbas av en skada eller annan olägenhet från vattenverksamheten.

Aktbilaga 56 Spendrups

Vad gäller frågan om förhållandet mellan fastställande av vägplanen och tillstånden för vattenverksamhet så framgår det av praxis från Mark- och miljöoverdomstolen³ att en tillämpning av 11 kap. 23 § miljöbalken förutsätter att tillåtligheten faktiskt har prövats till exempel genom fastställandet av en vägplan. Detta är också förutsättningen för den nu aktuella tillståndsprövningen.

Vad gäller villkor rörande skyddsåtgärder m.m. för driften av den aktuella väganläggning är detta frågor som prövas inom ramen för vägplanen. I övrigt har Trafikverket, inom ramen för denna tillståndsansökan, redan föreslagit en mängd begränsande villkor avseende framförallt de byggnadsarbeten som är hänförliga till vattenverksamheten.

Målets fortsatta handläggning

Trafikverkets antagande idag är att vägplanen kommer att fastställas inom en förhållandevis snar framtid. Men med hänsyn till överklaganden så är Trafikverkets bedömning att planen kan få laga kraft tidigast till den första september 2023. En huvudförhandling i detta mål kan troligtvis därför hållas någon gång tidigt hösten 2023.

Vid utformandet av detta yttrande har bl.a. deltagit teknisk specialist hydrogeologi Anders Berzell, miljöspecialist Eva Emell, projektledare Annika Cala samt markförhandlarna Jonas Olsson och Magnus Henriksson.

Med vänlig hälsning

Ulf Edling
Verksjurist

Andreas Nilsson
Verksjurist

³ Jfr MÖD 2013:8