

Ärendenummer
TRV 2023/68687
Motpartens ärendenummer
M 5022-23

Dokumentdatum
2025-01-31

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
mmd.nacka.avdelning4@dom.se

Komplettering och yttrande i mål M 5022-23, Ostlänken delområde Hölö södra

Trafikverket besvarar nedan domstolens frågeställningar och yttrar sig över de synpunkter som inkommit från motparter/remissinstanser.

1. Domstolens begäran om kompletteringar

1.1 Grundvattenbortledning Norra och Södra Edebytunneln

- 1) *Trafikverket bereds tillfälle att ange verkets inställning till att grundvattenbortledningen från Norra och Södra Edebytunneln villkorsregleras med utgångspunkt i ovanstående tabell.*
- 2) *Trafikverket bereds tillfälle att föreslå hur uttrycken driftskede och byggskede lämpligen bör definieras.*

Svar: Trafikverket konstaterar att domstolens begäran om komplettering i detta mål är samma som i mål M 5020-23 avseende delområde Järna och Gerstabergrstunneln. Trafikverket hänvisar till sitt svar i yttrande denna dag i det målet.

1.2 Skyddsinfiltration

- 3) *Trafikverket bereds tillfälle att ange inställning till att ett villkor om skyddsinfiltration föreskrivs samt ge förslag på villkorets utformning.*

Svar: Trafikverket hänvisar till sitt svar i mål M 5020-23. Trafikverkets inställning är alltså att ett villkor om skyddsinfiltration kan godtas om domstolen anser att ett sådant villkor är nödvändigt och då med Trafikverkets i mål 5020-22 föreslagna lydelse.

1.3 Dricksvattenbrunnar

- 4) *ge in ett förslag på hur ett sådant villkor kan formuleras*

Ärendenummer
TRV 2023/68687
Motpartens ärendenummer
M 5022-23

Dokumentdatum
2025-01-31

- 5) *inkomma med förtydligande av om det finns fastigheter utöver de som framgår av handlingarna där dricksvattenbrunnar bedöms få temporär eller permanent påverkan.*

Svar: Trafikverket hänvisar till sitt svar i mål M 5020-23.

2. Yttrande över inkomna synpunkter på ansökan

2.1 Aktbilaga 71, Statens Geotekniska Institut (SGI)

Svar: SGI har inkommit med en synpunkt på Trafikverkets svar i aktbilaga 68 att risken för bottenuppträckning utretts inom den redan utförda systemhandlingsprojekteringen. Angående hydraulisk bottenuppträckning ställer sig SGI frågande till hur hydraulisk bottenuppträckning kan utredas utan att mäta porvattentrycket under de täta jordmassorna och anser att detta behöver klargöras.

Trafikverket menade med svaret i aktbilaga 68 att Trafikverket är medvetet om risken för bottenuppträckning och att denna risk har beaktats på översiktlig nivå i systemhandlingsprojekteringen. Detta gäller även om det inte har utförts mätning av grundvattentrycket under leran på alla platser. Såsom Trafikverket svarade tidigare kommer denna fråga att hanteras i detalj inom detaljprojekteringen av anläggningen innan byggstart. Markarbetena kommer att projekteras och utföras så att bottenuppträckning, och därmed påverkan på grundvattenförhållandena, förhindras.

2.2 Aktbilaga 72, Södertälje kommun

Trafikverket konstaterar att några av de synpunkter som Södertälje kommun inkommer med är samma som i kommunens yttrande i mål M 8651-23 (Tullgarn och Vagnhärad), aktbilaga 53. Trafikverket har svarat på dessa i mål M 8651-23, se aktbilaga 81.

Nedan återges de av Trafikverkets svar i aktbilaga 81 mål M 8651-23 som är relevanta för de synpunkter som Södertälje kommun nu inkommit med i mål M 5022-23 (Hölö Södra), aktbilaga 72, samt bemötande på några av de nytillkomna synpunkterna där Trafikverket har något att tillägga. I övrigt hänvisar Trafikverket till vad som tidigare anförts.

Trafikverkets svar i mål M 8651-23

Ärendenummer
TRV 2023/68687
Motpartens ärendenummer
M 5022-23

Dokumentdatum
2025-01-31

Miljönämnden efterfrågar förtydliganden kring påverkan på Kyrksjön och Lillsjön både i bygg- och driftfas med avseende på kvävebelastning samt hur processvattnet från Kyrksjön kommer att hanteras.

Svar: Trafikverket har valt att inte leda något kvävehaltigt länshållningsvatten (processvatten och inläckage) till Kyrksjön på grund av sjöns ekologiska status. Istället kommer det ledas till Trosaån efter rening vid Tullgarnstunnels södra mynning, se avsnitt 5.7.5.2 i ansökan. Processvatten som tas ut ur Kyrksjön kommer inte återföras till sjön utan avledas till Trosaån. I bilaga 1, PM Flödesförändringar, konsekvenser på hydrologisk regim och naturvärden, förtydligas hur vattenhanteringen kommer ske i olika delar av byggskedet och i driftsfasen.

Dränvatten (näringsfattigt inläckande grundvatten) från Tullgarnstunneln i driftskedet kommer samlas upp i tunnelns lågpunkt och ledas till Dike till Norasjön, se ansökan avsnitt 5.7.5.3. Dränvatten från Edebytunnlarna kommer i driftskedet ledas till Kyrksjön (ingår i ansökan för delområde Hölö Södra).

Miljönämnden efterfrågar underlag kring vilka bekämpningsmedel som kommer användas under driftsfasen.

Svar: Frågan är inte kopplad till prövningen av tillstånd till vattenverksamhet men enligt Trafikverkets regelverk TDOK 2010:310 "Kemiska produkter - granskningskriterier och krav för Trafikverket", är användningen av kemiska bekämpningsmedel generellt förbjuden i Trafikverkets verksamhet. Ett tillåtet användningsområde är dock inom särskilt underhållsprogram för järnväg samt för bekämpning av vegetation vid järnväg och för bekämpning av främmande invasiva arter. I TDOK 2013:0621 fastställs Trafikverkets arbetsmetodik vid identifiering av restriktionsytor för kemisk vegetationsbekämpning i känsliga områden på järnvägsfastigheten.

Det saknas tydlig information om vilken kvävebelastning det kommer att bli på kustområdet. Vilka utsläppshalter och mängder av kväve förväntas? I kravspecifikationen anges det att utsläpp av kväve ska minimeras. Några åtgärder utöver att exempelvis befintliga retentionsdiken redovisas framgår inte. Miljönämnden saknar konkreta åtgärdsförslag.

Svar: D.3.3 PM miljö kvalitetsnormer för vatten kapitel 3.4.6 avhandlar kväverikt vatten som uppstår i byggskede. I följande kapitel redogörs för kustvattenförekomsternas status och effekterna av Ostlänken: Kapitel 4 Näslandsfjärden och kapitel 6 Stavbofjärden, kapitel 14 Gälöfjärden samt kapitel 17 Trosafjärden. I bilaga D.5 Hantering av länshållningsvatten från Tullgarnstunneln beskrivs metoder för kväverening.

Nyttillkomna synpunkter från Södertälje kommun (aktbilaga 72).

Dräneringsvatten och dagvatten från Edebytunneln ska ledas till Kyrksjön

Ärendenummer
TRV 2023/68687
Motpartens ärendenummer
M 5022-23

Dokumentdatum
2025-01-31

Svar: Behov och placering av dagvattenmagasin för utjämning av flöde från anläggningen har hanterats i järnvägsplanen. I miljökonsekvensbeskrivningen till järnvägsplanen beskrivs bl.a. att det längs banan kommer anläggas magasin för att jämna ut dagvattenflödet från järnvägsanläggningen. Ett magasin kommer anläggas söder om Kyrksjön. Se ansökan 8.4.2 Teknisk beskrivning G13-004 – schakt för fördröjningsmagasin norr om norra Edebytunneln, samt kapitel 8 i bilaga C Teknisk beskrivning.

Synpunkter relaterade till bilaga D Miljökonsekvensbeskrivning gällande kontroll och rening av länshållningsvatten samt kontrollprogram kopplat till sulfidhaltigt berg och jord.

Svar: Trafikverket har inget ytterligare att tillföra, utan hänvisar till ansökan avsnitt 5.7.5, 11.3.3, 13.1.2 och 13.2.1 samt kapitel 8 i bilaga C Teknisk beskrivning.

Miljönämnden efterfrågar redovisning resultat från elfiske och musselinventering som Trafikverket genomförde 2023 i Åbyån samt redogörelse av skyddsåtgärder för att undvika påverkan på öringbeståndet.

Svar: Inga öringar påträffades vid genomfört elfiske. Förutsättningarna för rekrytering av öring (*Salmo trutta*) i den övre delen bedöms vara små till följd av vandringshinder, övergödning, höga kvävehalter och sannolikt låg syrgashalt. Vid musselinventeringen påträffades inga levande eller döda musslor. Trafikverkets slutsats är att resultatet av inventeringen inte föranleder någon förändrad bedömning av effekter och konsekvenser avseende påverkan på Åbyn i bygg- respektive driftsfasen. Inventeringsrapporten bifogas.

De rödlistade arterna flat dammussla och äkta målarmussla som förekommer i Kyrksjön bör hanteras mer varsamt. Miljönämnden efterfrågar krav på skyddsåtgärder för rödlistade arterna flat dammussla och äkta målarmussla som förekommer i Kyrksjön och anger att ett exempel på skyddsåtgärd kan vara dykare som flyttar musslorna.

Svar: Trafikverket bedömer att föreslagna skyddsåtgärder i ansökan är proportionerliga. Trafikverkets bedömning (bilaga D, MKB 10.3.4) är att

Ärendenummer
TRV 2023/68687
Motpartens ärendenummer
M 5022-23

Dokumentdatum
2025-01-31

effekterna som omfattar en mycket begränsad yta, sett till hela vattenförekomsten (cirka 1 %), inte kommer lämna varaktiga konsekvenser i Kyrksjön. Inom påverkansområdet kommer dock effekten under byggtiden bli stor på arter, livsmiljöer och ekologiska funktioner, och risk finns att individer av stormussla som finns inom arbetsområdet riskerar att dö. Grumlande arbeten ska ske inom grumlingskydd, för att undvika att grumling sprids i resterande delar av Kyrksjön.

Miljönämnden vill lyfta behovet av samverkan för att nå miljö kvalitetsnormerna. Miljökontoret har kontaktat trafikverket i ett flertal projekt men har inte fått gehör. I nollalternativet föreslås att åtgärder ska genomföras enligt kommunens åtgärdsprogram trots att det är trafikverket som bidrar till försämring. Ansvaret för att nå MKN läggs på kommunerna men när miljökontoret behöver samarbeta med trafikverket om åtgärder så har intresset för samverkan varit lågt. Miljönämnden efterfrågar mer engagemang och en effektivare samverkan mellan Trafikverket och kommunen. Enligt EU:s vattendirektiv 2000/60/EG ska alla vara med och bidra till att nå MKN.

Svar: I ansökan kapitel 5.4 redogör Trafikverket för prövningen i förhållande till miljö kvalitetsnormer 5 kap. miljöbalken. Bedömningen är att förutsättningarna för att uppnå miljö kvalitetsnormer i ytvattenförekomster inte påverkas negativt av anläggningen. Inte heller grundvattenförekomsternas kemiska eller kvantitativa status har bedömts påverkas på ett sådant sätt att det finns en risk att miljö kvalitetsnormer inte uppnås.

Trafikverket noterar att miljönämnden efterfrågar bättre samarbete och effektivare samverkan med Trafikverket i arbetet med att med åtgärder för att nå miljö kvalitetsnormerna. Vi uppfattar att detta är kopplat till påverkan från driften av Trafikverkets anläggningar där Trafikverket löpande arbetar med miljö kvalitetsnormer och miljömål kvalitetsmål inom ramen för sin myndighetsroll.

Ärendenummer
TRV 2023/68687
Motpartens ärendenummer
M 5022-23

Dokumentdatum
2025-01-31

2.3 Aktililaga 78, Länsstyrelsen i Stockholms län

Lista över åtaganden och försiktighetsmått

Svar: Trafikverket håller på med en genomgång av underlaget och kommer senast vid huvudförhandlingen att presentera en förteckning i enlighet med länsstyrelsens begäran.

Prövotid, prövotidsföreskrift och särskilt villkor

Svar: Angående frågan om definition av byggtid, se svar på domstolens fråga 3 i Trafikverkets yttrande denna dag i mål M 5020-23 delområde Järna.

Avseende ev. syftningsfel i villkor U1 se Trafikverkets svar i samma yttrande.

Yrkande 1.2 h

Länsstyrelsen anser fortsatt att Trafikverket ska utreda konsekvenserna av vattenuttaget på Kyrksjön och nedströms liggande Åbyån. Länsstyrelsen anser att den samlade påverkan och konsekvenserna som sker på Kyrksjön och Åbyån från Ostlänkens samlade verksamhet, det vill säga både delområde Hölö Södra och delområde Tullgarn och Vagnhärad måste ingå i konsekvensbedömningen, se även Länsstyrelsens yttrande den 31 maj 2024 i mål M 8651-23. Länsstyrelsen gör följande bedömning.

Länsstyrelsen anser med anledning av detta att Trafikverket bör göra en bedömning av naturvärdena i Åbyån samt bedöma risken att ån torkar ut. Trafikverket bör räkna på lågflöden i Åbyån jämfört med sökt maxuttag från Kyrksjön och Ostlänkens övriga påverkan på Åbyån.

Svar: Trafikverket har i mål M 8651-23, aktbilaga 81, svarat på inkomna synpunkter från Länsstyrelsens och bifogat PM Flödesförändringar, konsekvenser på hydrologisk regim och naturvärden, aktbilaga 82, med kompletterande redogörelser för påverkan på hydrologi i berörda sjöar och vattendrag. Trafikverket har genomfört inventeringar och gjort naturvärdesbedömning av Åbyån, Rapport Naturvärdesinventering av Åbyån bifogas till detta yttrande, se bilaga.

Endast en liten effekt bedöms uppstå på hydrologin i Åbyån och en slutsats i "PM Flödesförändringar, konsekvenser på hydrologisk regim och naturvärden" är att Åbyån bedöms ha hög status för hydrologisk regim även om tunnelvattnet fortsättningsvis leds söderut. Merparten av Åbyån bedöms

Ärendenummer
TRV 2023/68687
Motpartens ärendenummer
M 5022-23

Dokumentdatum
2025-01-31

med dess påverkade vattenkemi sakna förutsättningar som rekryteringsmiljö för exempelvis öring (endast tre abborryngel fångades vid elfiske) varför naturvärdet bedöms som måttligt (Rapport Naturvärdesinventering av Åbyån från 2023). Men i framförallt åns nedre del vars hydrologi påverkas av havets vattenstånd finns förutsättningar för rekrytering av kustlevande fisk. Dessa delar har bedömts ha högt naturvärde. Sammantaget gör detta att flödesförändringarna bedöms ha små effekter på förutsättningarna för fisk och åns naturvärde vid låga flöden och obetydliga effekter vid medelvattenflöde. Med ett måttligt naturvärde och en liten effekt bedöms konsekvensen (gäller både i bygg- och driftskede) bli liten till måttlig (enligt projektets konsekvensmatris). Den nedersta delen av vattendraget med högt naturvärde bedöms inte påverkas av den förändrade hydrologin då förutsättningarna för ekologiska värden framför allt styrs av havets vattennivå. Flödesförändringarnas effekt tillsammans med effekter av övriga vattenverksamheter i Kyrksjöns vattenområdet bedöms ge en liten konsekvens i byggskedet samt liten eller obetydlig konsekvens på sjöns naturvärden i driftskedet.

Ekologisk kompensation

Svar: Trafikverket vidhåller sin inställning så som den redovisats i yttrande den 20 september 2024.

Bilaga: Rapport Naturvärdesinventering av Åbyån

För Trafikverket,

Anna-Pia Johansson
Verksjurist