

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

Mål nr M 3343-11

Trafikverkets ansökan om tillstånd för byggande och drift av tillfällig hamn, etc, i Malmviken i samband med byggande av väg E4 Förbifart Stockholm

Trafikverket har beretts tillfälle att bemöta inkomna remissynpunkter i målet, varför Trafikverket härmed avger följande yttrande.

1. Justeringar av och tillägg till yrkanden och villkorsförslag

Med anledning av inkomna synpunkter gör Trafikverket följande justeringar av och tillägg till Trafikverkets yrkanden och villkorsförslag i ansökan enligt följande.

1.1 Justering av och tillägg till yrkanden

Trafikverket justerar yrkandet 1.1 enligt följande:

Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken att inom land- och vattenområde på fastigheten Lovö Edeby 4:1 i Ekerö kommun under Förbifart Stockholms byggtid bedriva den hamnverksamhet med hantering av arbetsutrustning, bergmaterial och annat gods som utgör ett led i genomförandet av projekt Förbifart Stockholm.

Trafikverket justerar yrkandet 1.5. Enligt yrkandet söks de dispenser från skyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde som verksamheten kräver, enligt vad som närmare angavs i avsnitt 7.2.2 (felaktigt numrerat som 9.2.2) i Trafikverkets ansökan 2011-06-17. Med anledning av genomförda omprojekteringar inom hamnområdet, som närmare redovisas i detta yttrande (bl.a. 3.1.1.3), ansöker Trafikverket inte längre om dispens från 9 och 11 §§ i skyddsföreskrifterna. Ansökan om dispens enligt 1 och 14 §§ i skyddsföreskrifterna vidhålls.

Trafikverket justerar yrkandet 1.6 enligt följande:

att arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbeten fastställs till tio år från dag för verkställbar dom. Trafikverket godtar i och för sig det förslag till justering av Trafikverkets yrkande som länsstyrelsen föreslagit (se 3.1.1.12 nedan), förutsatt att domstolen finner formuleringen lämplig.

Trafikverket justerar yrkandet 1.7 enligt följande:

att igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten fastställs till fem år från dag för verkställbar dom.

1.2 Justeringar och tillägg till förslag till villkor

Trafikverket justerar sitt villkorsförslag 2.2.2 enligt följande:

arbeten som i mer än en vecka kan medföra buller, utöver de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets författningssamling 2004:15 med allmänna råd om buller från byggplatser, får endast utföras helgfri måndag – fredag mellan kl. 07- 19. Boende som annat än tillfälligt utsätts för högre ljudnivåer än som anges i angiven norm ska erbjudas alternativ vistelse under den period som riktvärdet överskrids

Trafikverket justerar sitt villkorsförslag 2.3.1 enligt följande:

boende i bostadsbyggnader som i mer än en vecka under hamnens driftskede utsätts för högre ljudnivåer än de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets författningssamling 2004:15 med allmänna råd om buller från byggplatser, ska erbjudas åtgärder som innebär att riktvärdet inomhus nattetid innehålls. Om sådan bullerdämpande effekt av byggnadstekniska skäl inte kan erhållas, eller om nyttan av sådan åtgärd inte står i rimlig proportion till kostnaderna för åtgärden, ska de boende istället erbjudas alternativ vistelse under den period som riktvärdet överskrids.

2. Generella ändringar och kompletteringar

2.1 Kompletteringar till arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivningar

Trafikverket har såsom bilaga 3 till ansökan bilagt arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Samråd och utställelse av arbetsplanen har gett upphov till en sammanställning i PM Bedömda förändringar av miljökonsekvenser med avseende på reviderad arbetsplan. Denna PM bifogas detta yttrande som [bilaga 5](#), Bedömda förändringar av miljökonsekvenser.

3. Trafikverkets synpunkter och bemötanden med anledning av inkomna remissyttranden

Ett stort antal remissynpunkter har inkommit till mark- och miljödomstolen med anledning av Trafikverkets ansökan. Sammanfattningsvis kan konstateras att remissvaren inte på någon punkt varit enhetliga. Således har ett visst yrkande, villkorsförslag, beskrivning - eller avsaknad av sådan - i Trafikverkets ansökan har varit bra eller acceptabelt för en remissinstans, medan en annan remissinstans kan ha framfört kritik i frågan. Förhållandet visar att en ansökan i ett projekt som detta innefattar en rad olika överväganden, där olika intressen och bedömningar gör sig gällande. Trafikverket har inför detta yttrande gjort de avvägningar som Trafikverket sammantaget anser vara mest ändamålsenligt och motiverat med beaktande av miljöintresset. Om Trafikverket valt att inte tillmötesgå en viss synpunkt har detta skett efter omsorgsfulla överväganden och konsultationer med på respektive område verksam expertis.

3.1 Remissmyndigheter m.fl.

3.1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län (aktbilaga 36)

3.1.1.1

Länsstyrelsen anser att ytterligare underlag behövs för att kunna bedöma vilka skyddsåtgärder som behövs för att så långt möjligt begränsa föroreningsriskerna för ytvattentäkterna och vattenverken vid Lovö, Norsborg och Görväln samt att bedöma om dessa risker är acceptabla. Det bör omfatta särskilda skyddsåtgärder vid Lovö vattenverk.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket närmare bör precisera skyddsåtgärder vid hamnen och för trafikerande fartyg, för att föroreningsrisken inom Östra Mälarens vattenskyddsområde inte ska överskrida vad som kan anses vara obetydlig eller ringa med avseende på spridning eller tillförsel av förorenande ämnen i området.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket delar länsstyrelsens uppfattning att ambitionsnivån måste vara mycket hög för att skydda Mälarens vatten och de angivna vattenverken. En förnyad sammanställning av planerade skyddsåtgärder för Östra Mälarens vattenskyddsområde, jämte underlaget för dessa bedömningar, redovisas i bilaga 1, Skyddsåtgärder för Mälaren.

Beträffande Lovö vattenverk har Trafikverket haft ett flertal samrådsmöten med vattenverkets ägare Stockholm Vatten AB, där behovet av kompletterande skyddsåtgärder utretts.

Trafikverket anser att föroreningsrisken inte överskrider vad som kan anses vara obetydligt eller ringa med avseende på spridning eller tillförsel av förorenande ämnen i området.

3.1.1.2

Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör närmare redovisa alternativa hamnlägen till Malmviken för transport av bergmassor från södra Lovö och hur dessa alternativa hamnlägen påverkar föroreningsrisken för Lovö vattenverk.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket närmare bör redovisa alternativa transportmöjligheter och mottagningsplatser för bergmassorna från södra Lovö och miljökonsekvenserna av sådana alternativ.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket anser att Malmviken sammantaget är det bästa läget för en hamn på södra Lovö på grund av de tekniska förutsättningarna och den begränsade påverkan på natur- och kulturmiljön. Trafikverket anser dock att kompletterande skyddsåtgärder med bl.a. ett nytt vattenintag för Lovö vattenverk bör genomföras för att minimera risken för påverkan på produktionen vid vattenverket. Ytterligare skyddsåtgärder är att samla upp allt dagvatten inom hamnområdet och pumpa det till etableringsområdet för anslutning till spillvattennätet. Inga temporära upplag kommer att finnas på hamnområdet utan all tillfällig lagring av bergmassor sker på etableringsområdet vid Edeby.

Om Trafikverket inte får tillstånd till en tillfällig hamn i Malmviken så är alternativet att transportera massorna med lastbil. Detta kommer att motverka villkor satta av regeringen och strida mot kommunens vilja, se vidare [bilaga 7](#) Alternativa transportvägar.

3.1.1.3

Det saknas utredning om bästa möjliga teknik för rening av dagvatten och kväveförorenat lakvatten (miljökvalitetsnormer för ytvatten och för fisk- och musselvatten). Av handlingarna framgår inte om de kommunala reningsverken är beredda att ta emot kväveförorenat vatten och vilken beredskap Trafikverket har om så inte kan ske. Sådant underlag måste tas fram för att det ska vara möjligt att bedöma vilka åtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga

Trafikverkets synpunkter

Den lösning som Trafikverket redovisade i ansökan har – med anledning av inkomna remissynpunkter - projekterats om, så att dagvatten från hamnplanen inte kommer att tillföras Mälaren. Allt dagvatten från hamnområdet kommer att ledas till spillvattennätet. Tillfälliga bergupplag på hamnplanen har tagits bort.

Stockholm Vatten har givit tillstånd att släppa kvävekontaminerat vatten till Stockholm Vattens ledningsnät och anslutningspunkter för processpillvatten har identifierats.

Som anges i 3 a § väglagen prövas uppfyllandet av miljökvalitetsnorm i samband med prövning och fastställelse av arbetsplan.

3.1.1.4

Länsstyrelsen anser att kompensationsåtgärder bör genomföras för den negativa påverkan på natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärden som uppstår. Även med de skydds- och hänsynsåtgärder som föreslås kommer det att bli en negativ påverkan på natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärden. Intrånget i natur- och kulturresevat bör kompenseras enligt 7 kap. 7 § miljöbalken. Eftersom den samlade påverkan på miljön och allmänna intressen blir betydande även utanför natur- och kulturresevat bör kompensation även aktualiseras enligt 16 kap. 9 § miljöbalken. Kompensationsåtgärderna bör syfta till att förbättra dessa värden i närområdet och kan avse bl.a. främjande av friluftslivet, förstärkning av kultur- och landskapsvärdena, skydd av områden med höga naturvärden samt restaurering och skötsel av områden med hög potential så att dessa natur- och kulturvärden stärks. Trafikverket bör i samråd med länsstyrelsen och berörda kommuner ta fram en plan för kompensationsåtgärder.

Trafikverkets synpunkter

Vid exploatering ska man alltid i första hand försöka undvika eller minimera påverkan genom att vidta skyddsåtgärder. Trafikverket ställer sig positivt till att i samarbete med Länsstyrelsen och berörda kommuner studera om ytterligare skyddsåtgärder kan vidtas för att minimera intrång och störningar på norra Lovö under byggtiden och drifttiden av hamnen.

För att minimera den negativa påverkan på natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärden hittills föreslagit att följande skyddsåtgärder och vidta försiktighetsmått:

- För arbetsområden på Lovö ska en återställningsplan tas fram tillsammans med länsstyrelsen.
- Landskapselement såsom åkerholmar, öppna diken, markslagsavskiljande gränser är viktiga för att bevara det kulturhistoriska landskapet. Därför ska alla gränser för arbetsområden sättas ut tillsammans med länsstyrelsen.
- Omledning av Fornstigen under byggtiden kommer att planeras och genomföras i samråd med Lovö Hembygdsförening, Statens Fastighetsverk och länsstyrelsen.
- Trafikverket kommer att verka för att Statens Fastighetsverk avstår från skogsbruk på de marker som i landskapet döljer luftutbytesstationerna och trafikplatsen.
- Trafikverket kommer tillsammans med berörda arrendatorer tillse att pågående jordbruksdrift och djurhållning ska kunna ske utan eller med minsta möjliga störning – både under bygg- och driftskedet.

I fråga om tillämpningen av 7 kap 7 § 3 st samt 16 kap 9 § 3 p miljöbalken med avseende på kompensationsåtgärder gäller följande. Det aktuella hamnområdet är inte beläget inom natur- eller kulturresevat, varför 7 kap 7 § (som för övrigt främst avser skydd för våtmarker samt Sveriges åligganden fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet) inte är tillämplig. Kompensationsåtgärder utanför natur- eller kulturresevat med stöd av 16 kap 9 § miljöbalken kan heller inte komma i fråga. Det aktuella markianspråktagandet (för hamnområdet, transportbandet, etc.) sker enligt väglagen. Väglagens jämställande av arbetsplan med tillstånd enligt miljöbalken gäller enbart med avseende på de bestämmelser i miljöbalken som 3 a § väglagen hänvisar till. Eftersom 3 a § väglagen inte hänvisar till 16 kap 9 § miljöbalken, är bestämmelsen inte tillämplig på markianspråktaganden enligt väglagen (jfr NJA 2004 s 88).

Det kan avslutningsvis noteras att Trafikverket, i enlighet med regeringens tillåtlighetsbeslut, bekostar en utredning som syftar till att ett framtida resevat ska bildas på Lovö för att hindra kommande exploatering av markområden på ön. Detta arbete leds av länsstyrelsen.

3.1.1.5

Transportbandet för bergmassor är nära knutet till de planerade hamnarna vilkas huvudsakliga syfte är att medge uttransport av massorna. Transportbandet bör därför ingå i ansökan om tillstånd till hamnverksamheten. Även den krossverksamhet som är en förutsättning för transporten på band bör ingå.

Trafikverkets synpunkter

Krossningsverksamheten utförs utanför hamnområdet inom vägprojektets vägområde i eller i omedelbar anslutning till arbetstunneln vid Edeby, med stöd av arbetsplan (jfr 15 § väglagen) såsom ett led i vägbyggnadsarbetena. Transportbandet byggs och används huvudsakligen utanför vägområdet med stöd av väglagens regler om tillfällig nyttjanderätt (35 § väglagen). Tillstånds- och miljöprövning av dessa verksamheter sker därmed enligt väglagen (3 a § väglagen). Transportbandet kan dock anses ha sådant omedelbart samband med den tillståndssökta hamnverksamheten att det kan betraktas som följd företag till den tillståndssökta verksamheten. Det föreligger därmed möjlighet för mark- och miljödomstolen att meddela villkor för denna verksamhet, om så är ändamålsenligt och behövligt.

För såväl krossverksamheten som transportbandet lämnas dock i ansökan utförliga redovisningar av verksamheterna, vilka redovisningar nu kompletteras genom [bilaga 2](#) Hantering av bergmassor.

Därutöver har i ansökan och genom detta yttrande lämnats redovisning av de störningar som krossverksamheten och transportbandet genererar, liksom redovisning av skyddsåtgärder som Trafikverket avser att vidta med avseende på dessa verksamheter.

3.1.1.6

Trafikverket bör redovisa möjligheterna att elansluta fartygen när de ligger vid kaj.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har utrett möjligheterna att elansluta fartyg och konstaterar att det är möjligt.

Trafikverket kommer att erbjuda fartyg vid kaj elanslutning.

3.1.1.7

Trafikverket bör komplettera sitt yrkande om hamnverksamheten med en karta eller hänvisning till en befintlig karta där verksamhetsområdet på land och i vatten framgår. Delområdet på land bör omfatta det område inom vilket verksamhet pågår, anläggningar för dagvatten och tillfälligt upplag av massor m.m. samt transportband och bergkrossanläggning. Verksamhetsområdet i vatten bör omfatta det område inom vilket fartygen manövreras vid in- och utfart i hamnen.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har i ansökan ingivit ett flertal sådana kartor som länsstyrelsen efterfrågar. I bilaga 1 till miljökonsekvensbeskrivningen är hamnområdet, där den hamnverksamhet kommer att bedrivas som avses i Trafikverkets yrkande 1.1, tydligt markerad.

3.1.1.8

Trafikverket bör komplettera ansökan med ett yrkande om trafikerande fartygs maximala bruttodräktighet. Maximalt antal fartygsanlöp per år samt maximal mängd hanterat gods per bör gälla som villkor. Villkor bör föreskrivas om den maximala mängd bergmassor som samtidigt får lagras inom hamnområdet

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har preciserat yrkandet om tillstånd till hamnverksamheten i enlighet med vad som anges i 1.1. ovan. Hamnverksamheten är direkt relaterad till projekt Förbifart Stockholm, och avser inget annat. Som mått för verksamheten har Trafikverket redovisat bergmaterialvolym och vikter samt uppskattad omfattning på byggmaterial som behöver transporteras via hamnen. Vidare har storlek på typfartyg angetts som kan bli aktuella och som hamnen är dimensionerad för. Årligt antal fartygsanlöp har beräknats och redovisats. Vattendjupet har angivits, liksom utformningen av typkonstruktioner för kajanläggningar. Trafikverket menar att dessa redovisade produktionsmått bör vara tillräckliga och att det ur miljöskyddssynpunkt inte är motiverat att införa begränsningar av det slag som länsstyrelsen föreslår. Mindre fartygsstorlek ger fler fartygsrörelser och vice versa, och det är inte ändamålsenligt eller befogat att införa begränsningar som kan medföra suboptimeringar i miljöhänsen eller andra hänsen.

Bergmassor kommer inte att lagras inom hamnområdet.

3.1.1.9

Trafikverket bör belysa påverkan på omgivningen, t.ex. stranderosion, av de alternativa konstruktionerna för kajanläggningen samt även beskriva borttagning och återställning för de olika alternativen och bedöma vilket alternativ som medför minst påverkan på omgivningen

Trafikverkets synpunkter

De alternativa metoder och teknikval som redovisats i teknisk beskrivning innefattar inte några betydande skillnader i fråga om miljöpåverkan, förutom vad avser buller vid eventuell pålning. Ingen av konstruktionerna skapar vattenrörelser som kan skapa erosion.. För buller föreslås villkor som tillgodoser miljöintresset för den kortvariga bullerstörning som kan uppstå vid eventuell pålning. De variationer som kan förekomma i fråga om grumling omhändertas av de skyddsåtgärder som Trafikverket föreslår genom bottengående skärmar vid anläggnings- och rivningsskede. Trafikverket vill förorda att kommande tillstånd är villkorat så att olika tekniska lösningar eller metoder kan utföras inom ramen för Trafikverkets yrkande, där den maximala tillåtna miljöpåverkan av vald lösning anges genom villkor. Således kan domstolen föreskriva villkor för buller, grumling, etc, i enlighet med Trafikverkets villkorsförslag, och det klarläggs därigenom vilken miljöpåverkan som kan tolereras medan det lämnar öppet för entreprenören att välja utföranden som uppfyller miljökraven.

3.1.1.10

Det är oklart om Trafikverkets yrkande om tider för att påbörja vissa arbeten och yrkandet om när tillstånden ska tas i anspråk samverkar på ett realistiskt sätt. Yrkandena bör ses över.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har justerat igångsättningsyrkandet 1.7 enligt ovan. I övrigt kan Trafikverket inte finna att någon oklarhet kan anses föreligga mellan yrkanden sinsemellan eller i förhållande till villkorsförslagen. Oavsett om verkställighetsförordnande meddelas eller ej måste arbetsplanen vinna laga kraft för att tillstånden ska få tas i anspråk, enligt villkorsförslag 2.1.2 i ansökan. Förutsatt att arbetsplanen vunnit laga kraft får tillstånden utnyttjas även om mark- och miljödomstolens dom överklagas till överinstans och prövningen där drar ut på tiden, om domstolen bifallit Trafikverkets yrkande om verkställighetsförordnande (yrkande 1.9). Om verkställighetstillstånd inte meddelats, men arbetsplanen vunnit laga kraft, får överinstansens tillstånd avvaktas innan arbetena kan inledas. Trafikverket emotser tacksamt ett förnyat påpekande om länsstyrelsen skulle fortsatt skulle anse att oklarheter föreligger i frågan om sambandet mellan yrkanden och villkorsförslag.

3.1.1.11

Tillståndet till anläggande, drift och borttagning av hamnanläggningarna bör tidsbegränsas till högst tio år från det att tillståndet tagits i anspråk, dvs. när anläggningsarbetena för hamnen påbörjats.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har inget att erinra mot länsstyrelsens villkorsförslag. Om domstolen finner förslaget lämpligt har således Trafikverket inget att erinra mot att arbetstiden enligt Trafikverkets yrkande 1.6

börjar räknas från anläggningsarbetenas påbörjande istället för de tidpunkter Trafikverket angivit i yrkandet. Trafikverket framställer således dessa yrkanden alternativt, men med förordande av länsstyrelsens förslag.

3.1.1.12

Rivningsarbeten bör utföras helgfri måndag–fredag kl. 07–19, samma som för spontning och pålning.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket delar länsstyrelsens uppfattning att rivningsarbeten som medför ljudnivåer över norm inte får utföras annat än helgfri måndag till fredag mellan kl. 07 – 19. Andra rivningsarbeten som inte överskrider riktvärdena får dock utföras under andra tider. Trafikverket har justerat villkorsförslaget för att tydligare redovisa detta.

3.1.1.13

Länsstyrelsen anser att ambitionen under tiden för drift av hamnarna i första hand bör vara att innehålla Naturvårdsverkets riktvärden för buller från nyetablerad industri. Trafikverket bör redovisa vilka åtgärder som behövs för att dessa riktvärden ska kunna innehållas.

Trafikverket bör överväga möjligheterna att bedriva införsel av kemiska produkter och arbetsmaskiner via färja endast vardagar kl. 07-18.

I fråga om bullerstörda bostäder bör Trafikverket närmare redovisa hur bullerstörningen i omgivningen ska verifieras, hur lång tid av överskridande som krävs vid en bostad för att skyddsåtgärder ska vidtas. Trafikverket bör utveckla vad som avses med ”annat än tillfälligt” och ”tyst vistelse” i förslaget villkor i avsnitt 2.2.2. Trafikverket bör ange hur eventuell tvist mellan fastighetsägaren och Trafikverket ska hanteras.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket vidhåller att Naturvårdsverkets riktvärden för byggarbetsplats av flera skäl är mer relevanta än riktvärdena för industribuller. Verksamheten på platsen är inte permanent utan är – liksom en byggarbetsplats – av tillfällig karaktär. Verksamheten är tidsmässigt och geografiskt nära sammanhängande med de byggverksamheter som pågår vid etableringsområdet och det förefaller omotiverat att tillämpa olika bullernormer för de helt likartade, näraliggande och tidsmässigt identiska verksamheterna. Verksamheternas temporära karaktär gör att anpassningsåtgärder etc. av det slag som är möjligt vid en permanent industrialanläggning inte är möjliga i samma grad. Verksamheten på platsen kommer inte att leda till något bestående buller i omgivningen, vilket är fallet då industribuller bedöms. Byggbullernormen innehåller – förutom riktvärden för buller vid fasad – även riktvärden för buller inomhus, vilket i praktiken ger den boende ett utökat skydd. Riktvärden för buller inomhus saknas helt i industribullernormen.

Om lägre bullervärden sätts som norm medför detta ofrånkomligen att den tid då den bullrande verksamheten kommer att bedrivas måste sträckas ut. Detta leder således till att området och dess omgivningar måste vänta längre på återställning och återgång till ostördhet. Byggandet av Förbifart Stockholm sker i tätort och genomförande av infrastruktursatsningar – eller andra typer av byggande

– i tätort medför med nödvändighet att störningar som är förenade med byggskedet uppkommer. Tillfälliga störningar under byggtiden måste sättas i relation till hur angeläget ett projekt är ur ett samhällsutvecklingsperspektiv.

Industribullernormen innehåller riktvärden för friluftsliv. Det buller verksamheten – under hamnens såväl bygg-/rivnings- som driftskede – kommer att generera kan inte hållas inom dessa riktvärden. Om industribullernormens riktvärden skulle tillämpas som begränsningsvärde som inte får överskridas med avseende på bostäder kan hamnverksamhet vid Malmviken över huvud taget inte bedrivas. Det innebär att alla bergmassor måste köras ut på väg.

Vissa arbeten kan komma att behöva genomföras på tider utanför ordinarie arbetstid. Där planerar Trafikverket att hantera frågan som man gjort i liknande projekt som Citybanan och Norra Länken. Det innebär att Trafikverket gör en anmälan om "Arbete utanför ordinarie arbetstid" till tillsynsmyndigheten där arbetet beskrivs med motivering till varför det måste genomföras, beräknade bullernivåer, tänkta skyddsåtgärder och hur berörda kommer att informeras.

Trafikverkets kommer att ha en hög ambitionsnivå både när det gäller att minska bullret vid källan och vidta bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet. Möjliga bullerskyddsåtgärder redovisas i [bilaga 3](#) Bullerskydd för hamnar.

Alla föreslagna åtgärder är under förutsättning att riktvärden annars överskrids och att de ger en bullerdämpande effekt utifrån de lokala förhållandena på platsen.

Vid upphandling av entreprenörer kommer krav att ställas för att få de mest effektiva bullerskyddsåtgärderna utifrån hur produktionen planeras att bedrivas av entreprenören.

Trafikverket kommer att ta fram ett program för kontroll och uppföljning av buller. Mätningar kommer att genomföras av Trafikverket som verksamhetsutövare. Även entreprenören ska - utifrån entreprenadens omfattning - utöva kontroll och uppföljning av Trafikverkets krav och för sin egenkontroll.

Trafikverket kommer kontinuerligt att ha uppföljningsmöten med tillsynsmyndigheten för att rapportera status av kontrollerna och eventuella avvikelser. Trafikverket kommer också att ta fram rapporter till tillsynsmyndigheten.

Trafikverket förtydligar sin ansökan med att definitionen av "annat än tillfällig" innebär ett överskridande av riktvärden i mer än en vecka och villkorsförslaget justeras i enlighet härmed. Vid överskridande av bullernivåer inomhus i mer än en vecka erbjuds tillfälligt boende för den period som bullernivåerna överskrids. Luftburet buller åtgärdas dock alltid, antingen vid källan eller genom fönsteråtgärder. Om störningar är tätt återkommande kan ett tillfälligt boende behöva erbjudas för hela störningstiden. Då detta beror på många variabler måste det dock avgöras från fall till fall. Till exempel måste boende som har behov av att sova dagtid beaktas. Yrkande om villkor är ändrat med avseende på formulering "tyst vistelse" och har ersatts med "alternativ vistelse". Hanteringen kommer att beskrivas i kontrollprogram som ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. I kontrollprogrammet ska principerna beskrivas för hur frågan om överskridanden av bullernivåer ska hanteras. För hamnarna är avsikten att redan före byggstart teckna avtal med de fastighetsägare som har identifierats att få överskridanden av bullernivåerna i driftskedet.

Trafikverket avser att ha en generös tillämpning i behovsprövningen i fråga om erbjudande om alternativ vistelse. Om tvist i denna tillämpning ändå skulle uppstå mellan Trafikverket och fastighetsägaren bör tvisten hänskjutas till mark- och miljödomstolen för avgörande.

3.1.2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun (aktbilaga 19-20)

3.1.2.1

Nämnden avstår från att yttra sig över verksamheten vid Malmviken. Nämnden är dock positiv till att tillstånd ges för hamnverksamhet under byggtiden, eftersom hamnverksamheten bidrar till att begränsa antalet transporter med lastbil under byggtiden.

Trafikverkets synpunkter

Som nämnden noterar har hamnlösningen tillkommit av miljöskäl. De negativa miljöeffekter som hamnens uppförande, drift och avveckling under en begränsad tid ger upphov till ska ses i belysning av detta.

3.1.3 Miljönämnden i Ekerö kommun (aktbilaga 34)

3.1.3.1

Nämnden ifrågasätter att riktvärden för buller från byggplatser (NFS 2004:15) används vid bedömning och begränsning av bullerpåverkan och anser att man bör överväga att använda riktvärdena för externt industribuller (SNV RR 1978:5, rev 1983). Nämnden understryker vikten av att åtgärder sätts in för att begränsa bullret vid källan och att de mest bullrande arbetena förläggs till dagtid.

Nämnden understryker att eftersom flertalet av de fastigheter som kommer att utsättas för buller används som sommarbostäder är det angeläget att särskilt bullrande arbeten (pålning m m) förläggs till tider då fastigheterna inte används. Det förutsätts att avsteg från riktvärdena för buller från byggplatser tillämpas med mycket stor försiktighet och då i samråd med tillsynsmyndigheten.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket vidhåller att Naturvårdsverkets riktvärden för byggarbetsplats av flera skäl är mer relevanta än riktvärdena för industribuller. Verksamheten på platsen är inte permanent utan är – liksom en byggarbetsplats – av tillfällig karaktär. Verksamheten är tidsmässigt och geografiskt nära sammanhängande med de byggverksamheter som pågår vid etableringsområdet och det förefaller omotiverat att tillämpa olika bullernormer för de helt likartade, näraliggande och tidsmässigt identiska verksamheterna. Verksamheternas temporära karaktär gör att anpassningsåtgärder etc. av det slag som är möjligt vid en permanent industrianläggning inte är möjliga i samma grad. Verksamheten på platsen kommer inte att leda till något bestående buller i omgivningen, vilket är fallet då industribuller bedöms. Byggbullernormen innehåller – förutom riktvärden för buller vid fasad – även riktvärden för buller inomhus, vilket i praktiken ger den boende ett utökat skydd. Riktvärden för buller inomhus saknas helt i industribullernormen.

Om lägre bullervärden sätts som norm medför detta att den tid då den bullrande verksamheten kommer att bedrivas måste sträckas ut. Detta leder således till att området och dess omgivningar måste vänta längre på återställning och återgång till ostördhet. Byggandet av Förbifart Stockholm sker i tätort; genomförande av infrastruktursatsningar – eller andra typer av byggande – i tätort medför med nödvändighet att störningar som är förenade med byggskedet uppkommer. Tillfälliga störningar under byggtiden måste sättas i relation till hur angeläget ett projekt är ur ett samhällsutvecklingsperspektiv.

Industribullernormen innehåller riktvärden för friluftsliv. Det buller verksamheten – under hamnens såväl bygg-/rivnings- som driftskede – kommer att generera kan inte hållas inom dessa riktvärden. Om industribullernormens riktvärden skulle tillämpas som begränsningsvärde som inte får överskridas med avseende på bostäder kan hamnverksamhet vid Malmviken över huvud taget inte bedrivas. Det innebär att alla bergmassor måste köras ut på väg.

3.1.3.2

Nämnden betonar att utsläppen från lak- och dagvattenanläggningar bör minimeras och anger att förslag till riktvärden för dagvatten har tagits fram 2009 genom det regionala dagvattennätverket i Stockholms län. De högsta kraven på riktvärden (1M) bör användas vid direktutsläpp till Östra Mälaren. Reningsanläggningar för lak- och dagvatten bör vara konstruerade för avskiljning av stendamm, som kan orsaka skada på fisk och andra vattenlevande organismer. Dagvattenanläggningen bör förses med möjlighet till fördröjning och uppsamling vid t.ex. kemikalieolyckor (katastrofskydd).

Trafikverkets synpunkter

Den lösning som Trafikverket redovisade i ansökan har – med anledning av inkomna remissynpunkter – projekterats om, så att dagvatten från hamnplanen inte kommer att tillföras Mälaren. Allt dagvatten från hamnområdet kommer att ledas till spillvattennätet. Tillfälliga bergupplag på hamnplanen har tagits bort.

3.1.3.3

Nämnden anser att även om risken för större utsläpp av petroleumprodukter bedöms som mycket liten kan konsekvensen för Storstockholms dricksvattenproduktion bli mycket omfattande. Det är ytterst angeläget att tydliga miljökrav ställs på de fartyg som ska trafikera hamnarna och att såväl skadeförebyggande som skadebegränsande åtgärder vidtas och följs upp.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket delar nämndens uppfattning. Trafikverket har för avsikt att ställa miljökrav på de fartyg som ska trafikera hamnarna samt åtgärder på fartygstrafiken för att minimera risker för en olycka i enlighet med bilaga 1 Skyddsåtgärder för Mälaren.

Trafikverket har dessutom för avsikt att ta fram ett kontrollprogram för byggskedet i samråd med tillsynsmyndigheterna. Där beskrivs såväl skadeförebyggande som skadebegränsande åtgärder samt hur dessa kommer att följas upp.

Tillsammans med Stockholm Vatten har Trafikverket identifierat en möjlighet till vattenintag på ett annat djup än Lovö vattenverks ordinarie intag. Genom ett sådant intag minskar riskerna för att föroreningar i vattnet ska nå vattenverket. Trafikverket är berett att finansiera en sådan lösning.

En annan skyddsåtgärd är att fartygen inte kommer att få mötas utanför Lovö vattenverk.

3.1.4 Naturvårdsverket (aktbilaga 35)

3.1.4.1

Naturvårdsverket anser att samtliga ansökningar bör handläggas och avgöras tillsammans i ett och samma mål hos domstolen och att en gemensam muntlig förberedelse bör genomföras i målen.

Verket anser bl.a. att prövningen av Trafikverkets ansökan om tillstånd till uttag av ytvatten ur Mälaren och att anlägga en sjöledning för borttransport av process- och dränvatten ska sammanföras med prövningen av Trafikverkets redovisade yrkanden i mål M 3346-11 angående grundvattenbortledning.

Naturvårdsverket anser att det saknas förutsättningar för en ändamålsenlig tillämpning av miljöbalkens regler för tillståndsprövning om de planerade åtgärderna för Förbifart Stockholm prövas utifrån det ingivna underlaget och menar att Trafikverket behöver komplettera underlaget med en beskrivning av den samlade verksamhetens miljökonsekvenser. Den samlade prövningen behöver innefatta att alla centrala frågor hanteras så att villkor kan föreskrivas i alla delar som är relevanta från miljösynpunkt.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket delar inte Naturvårdsverkets uppfattning utan anser att Trafikverket valt att ansöka på det sätt som ger de bästa förutsättningarna för en ändamålsenlig prövning med hänsyn taget till såväl behovet av att prövningen ska kunna ske utifrån en helhetssyn, som behovet av att prövningen, trots sin omfattning, ska kunna bli hanterlig. Trafikverket har redan i ansökan under avsnitt 3 och 4, samt i ansökan om grundvattenbortledning avsnitt 4, redovisat motiv för varför verket valt att begära tillstånd genom separata ansökningar.

I målet om grundvattenbortledning omfattar yrkandena samtliga tunnelarbeten som ingår i projektet. Eftersom tunneldrivningen berör flera olika grundvattenakviferer hade verket, utifrån strikt vattenrättsliga aspekter, kunnat välja en uppdelning av prövningen i olika delar. Genom den valda omfattningen uppnås dock en samlad bedömning av alla aspekter av själva tunneldrivningen.

Verksamheterna vid de tillfälliga hamnarna innefattar såväl vattenverksamhet (anläggande av kajer m.m.) som miljöfarlig verksamhet (hantering av gods, lastning och lossning över kaj m.m.). Den miljöfarliga verksamheten utgör s.k. B-verksamhet och ska egentligen tillståndsprövas hos länsstyrelsens miljöprövningsdelegation. Trafikverket har dock samordnat prövningen av den miljöfarliga verksamheten och vattenverksamheten och lämnat in en sammanhållen tillståndsansökan hos domstolen för att skapa förutsättningar för en samlad prövning.

De fyra tillståndsansökningarna innehåller miljökonsekvensbeskrivningar som beskriver kumulativa effekter av hela projektet, dessutom finns miljökonsekvensbeskrivningen för arbetsplanen tillgänglig i samtliga mål.

De fyra tillståndsansökningarna har samtidigt lämnats in till domstolen och domstolen har handlagt målen gemensamt, utan formell sammanläggning.

Trafikverket kan inte heller dela Naturvårdsverkets uppfattning att Trafikverkets yrkande i målet om uttag av ytvatten bör tillföras mål M 3346-11 istället för detta mål. Båda verksamheterna har ett geografiskt, tekniskt, praktiskt och tidsmässigt samband med den tillfälliga hamnverksamheten. Dessa samband är mer påtagliga än sambandet med grundvattenbortledning. Skulle yrkandet frånfallas i detta mål och istället tillföras målet om grundvattenbortledning, skulle sannolikt kritik kunna rikts mot att detta mål inte omfattar hela den verksamhet som sökanden avser att driva inom hamnområdet. Effekterna av uttaget är mycket begränsat. Genom att ansökan ingivits samtidigt med ansökan om grundvattenbortledning kan en samordnad prövning ske av domstolen, oberoende av i vilken ansökan yrkandena framställs

3.1.4.2

Naturvårdsverket yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att ge in en komplettering och precisering avseende verksamhet med hantering av avfall i form av överskottsmassor samt redovisa förväntade miljökonsekvenser och åtgärder för att begränsa miljöpåverkan och yrkanden i denna del. Detta innefattar omlastning och interna transporter av överskottsmassor samt den mellanlagring och de behandlingsåtgärder i form av t.ex. krossning och tvättning av materialet som planeras. En ansökan om tillstånd enligt 15 kap 1 § miljöbalken behövs i denna del.

Trafikverkets synpunkter

De uttagna bergmassorna utgör inte avfall. Marknaden för bergmassorna beskrivs i bilaga 2 Hantering av bergmassor, som tagits fram tillsammans med länsstyrelsen i enlighet med villkor 4 i regeringens tillåtlighetsbeslut. 10 procent kommer att användas som vägbyggnadsmaterial etc. i entreprenaden och Trafikverket avser att hålla de massor som inte kommer att användas i entreprenaden tillgängliga för försäljning på marknaden eller nyttiggörande i andra projekt som Trafikverket genomför. På dessa sätt bidrar projektet till att hushållning med naturresurser i regionen.

Även om massorna vore att betrakta som avfall kan Trafikverket inte se vilka moment i ansökan som omfattas av särskild tillståndsplikt. Trafikverket kan således inte finna att ansökan ska kompletteras i fråga om yrkanden eller annat på sätt som Naturvårdsverket menar.

3.1.4.3

Naturvårdsverket yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att komplettera ansökan med en jämförande utredning av alternativa lokaliseringar för de mottagningshamnar som bedöms nödvändiga för projektets genomförande. De fartygstransporter av överskottsmassor som innefattas i ansökningarna i målen om hamnarna förutsätter en tillståndsprövning enligt miljöbalken av antingen ändringar av tillstånd för någon närbelägen befintlig hamnanläggning eller av ytterligare en för detta ändamål nyetablerad hamnanläggning. I underlaget saknas en redovisning av förutsättningarna för verksamheten vid dessa mottagningshamnar. Denna nödvändiga följdprövning enligt miljöbalken har ett tydligt samband med Trafikverkets ansökningar. Lokaliseringen av de avsedda mottagningshamnarna och formerna för det omfattande transportarbetet i samband med

vidaretransporterna av överskottsmassor från aktuell mottagningshamn till möjliga slutmottagare utgör sådan följdverksamhet som enligt 16 kap. 7 § miljöbalken behöver närmare beskrivas i miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvenserna av detta transportarbete bör utgöra en betydelsefull grund för prövningen av frågan om såväl utskeppnings- som mottagningshamnarnas lokalisering och av den samlade hamnverksamhetens tillåtlighet.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket önskar inledningsvis påminna om att regeringen i tillåtighetsbeslutet - av miljöskäl - angivit villkoret att tillfälliga hamnar ska inrättas för att transportera massor och byggnadsmaterial sjövägen. Detta val stöds även av andra remissinstanser. Det ligger i sakens natur att även inrättandet av hamnar medför en miljöstörning där de förläggs, liksom att transportarbetet och mottagningen av massorna i mottagningshamnarna medför vissa miljöstörningar där detta arbete bedrivs. Av regeringens tillåtighetsbeslut framgår emellertid att dessa störningar är att föredra framför störningarna från mycket omfattande tunga vägtransporter.

Mottagningshamnar ingår inte i Trafikverkets ansökan. De har heller inte ett sådant omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten att de utgör följdverksamhet. Än mindre är borttransporterna från mottagningshamnarna verksamheter som ska prövas i det här målet. Det är angeläget att en rimlig avgränsning görs av följdföretagen, så att målet har en ändamålsenlig avgränsning. Trafikverket är dessutom enligt gällande upphandlingslagstiftning och EG-direktiv på upphandlingsområdet förhindrat att förhålla sig på sådant sätt som kan snedvräda konkurrensen i kommande upphandlingar. Som Naturvårdsverket anger kan förutsättas att mottagningshamnarna ansökt om erforderliga miljötillstånd, vilka tillstånd erhållits först efter vederbörlig miljöprövning. Trafikverket lämnar ändå i ansökan långtgående uppgifter om fartygstransporterna och dessas bedrivande samt vilka skyddsåtgärder som kan vidtas beträffande dessa, se bl.a. avsnitt 11.1. Trafikverket lämnar dessutom i ansökan uppgifter om – så långt det är möjligt – möjliga mottagningshamnar så långt de nu kan förutses, se avsnitt 11.2 i ansökans miljökonsekvensbeskrivning samt transporter från mottagningshamnarna, se avsnitt 11.3 i ansökans miljökonsekvensbeskrivning. Se vidare 3.1.4.4 nedan.

3.1.4.4

Naturvårdsverket yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att komplettera ansökan i fråga om miljökonsekvenserna av det omfattande transportarbetet i samband med vidaretransporterna av överskottsmassor från aktuell mottagningshamn till möjliga slutmottagare.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket hänvisar till Trafikverkets svar enligt 3.1.4.3 ovan. En redovisning av de förhållanden Naturvårdsverket söker finns i ansökans miljökonsekvensbeskrivning, avsnitt 11.3. Det är av flera skäl inte rimligt att tynga denna ansökan med en längre gående redovisning av förhållanden bortom mottagningshamnarna. Trafikverket menar att fartygen, när de går i de allmänna farleder som kommer att användas för transporterna, då är att betrakta som en del av den totala trafiken i farleden. Transporterna har då inte ett sådant omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten att den ska betraktas som följdverksamhet, och där (dvs. i farleden eller bortom farleden) kunna bli föremål för villkor i detta mål. I Sjöfartsverkets uppgift ingår att inrätta och hålla miljöanpassade och säkra sjövägar som tillgodoser sjöfartens behov. De hamnar som kommer att

mottaga massorna står - som ovan angetts – heller inte i sådant omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten att hamnverksamheten där ska betraktas som följdverksamheter. Mottagningshamnarna kan – i enlighet med ovan - antas vara tillståndsprövade i miljöhänsende. De fortsatta borttransporter som kommer att ske från dessa hamnar kan antagas vara i enlighet med gällande lagar och normer. Som ovan angetts kan Trafikverket heller inte agera på sådant sätt (genom att utpeka vissa transportsätt, transportleder etc.) att konkurrens- och upphandlingsregler träds för när. Som framgår av masshanteringsplanen (bilaga 2 Hantering av bergmassor) finns en naturlig efterfrågan i närområdet av de bergmassor som kommer att uttagas genom tunnelarbetena. Något totalt sett ökat transportarbete i området kan därför inte påräknas. Den redovisning Trafikverket avgivit i miljökonsekvensbeskrivningen bör anses rimlig och ändamålsenlig.

3.1.4.5

Naturvårdsverket anser inte att regeringens beslut om tillåtlighet innebär att tillåtligheten av anläggandet och driften av tillfälliga hamnverksamheter är prövad och att lokaliseringen av hamnarna därmed endast behöver prövas genom fastställande av arbetsplan enligt väglagen.

Trafikverkets synpunkter

Lagstiftaren har ansett att byggande av väg ska ske enligt fastställd arbetsplan och enligt de bestämmelser som anges i 10 – 20 a §§ väglagen. För sådan tillfällig upplåtelse av mark i samband med byggandet av vägen som krävs för de tillfälliga hamnarna gäller 35 § väglagen. Vid byggande av väg ska enligt 13 § väglagen tillses att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvården. Det är enligt dessa förutsättningar som Trafikverket genomfört samråd enligt väglagen (jfr 14 a §) och kommit fram till den lokalisering av hamnlägen som anges i den arbetsplan som inom kort inges för fastställelse. Upprättande av arbetsplan ska enligt 3 a § väglagen jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken såvitt avser miljöbalkens 2-4 kap samt dess 5 kap 3 §. Väglagen hänvisar således till bl.a. miljöbalkens 2 kap, vars 6 § innehåller bestämmelser om lokaliseringsprövningen. Trafikverket har i sin ansökan angivit såsom ett villkorsförslag att enligt domen meddelade tillstånd får tas i anspråk först sedan arbetsplanen för Förbifart Stockholm vunnit laga kraft, det vill säga först efter lokaliseringsprövningen enligt väglagens 3 a § och miljöbalkens 2 kap 6 §. Enligt miljöbalken 11 kap 23 § ska tillstånd lämnas till vattenverksamheter för väg etc., vars anläggande prövats i annan ordning. Att tillfälliga hamnar så långt som möjligt ska inrättas för transporter sjövägen av massor och byggnadsmaterial framgår som ett villkor i regeringens tillåtlighetsbeslut. Trafikverkets uppfattning är därför att utrymmet för någon annan bedömning i fråga om hamnarnas tillåtlighet och lokalisering än de bedömningar som i dessa frågor gjorts och görs enligt väglagen, är synnerligen begränsat. Trafikverket redovisar – trots detta – i målet fullt underlag för lokaliserings- och tillåtlighetsbedömningar. Med ansökan har ingivits Lokaliseringsutredning av tillfälliga hamnar (bilaga 8 till Tillståndsansökan Tillfälliga hamnar, MKB för tillfällig hamn Malmviken).

3.1.4.6

Naturvårdsverket yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att komplettera ansökan om tillstånd till vattenverksamhet vid hamnarna. Tillståndsprövning av den ansökta vattenverksamheten vid hamnarna kan inte genomföras utifrån det ingivna underlaget. I ansökan lämnas öppet vilka metoder och teknikval som avses användas och vilka skyddsåtgärder som kan behöva vidtas. Det finns ingen jämförande redovisning av skillnader i miljöpåverkan mellan de exempel på alternativa konstruktionslösningar och byggnadstekniska utformningar som räknas upp i den tekniska beskrivningen. Det är därför svårt att avgöra vad som utgör bästa möjliga teknik enligt 2 kap. 3 § miljöbalken. Det finns varken någon utredning om möjliga åtgärder för att så långt möjligt begränsa miljöpåverkan från vattenverksamheten eller några konkreta åtaganden vad gäller sådana skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket kan inte dela Naturvårdsverkets uppfattning att ansökan saknar utredning avseende möjliga åtgärder för att så långt som möjligt begränsa miljöpåverkan från vattenverksamheten och konkreta åtaganden i detta avseende. Tvärt om anger Trafikverket villkorsförslag med sådant innehåll och syfte och såväl den tekniska beskrivningen som miljökonsekvensbeskrivningen redovisar konkreta skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Den projektering som hittills gjorts inom ramen för framtagandet av den tekniska beskrivning som redovisas i ansökan, har upprättats med beaktande av såväl kravet på bästa möjliga teknik som kravet på minsta intrång, för att utgöra underlag för ansökan. Som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen och den tekniska beskrivningen har vid utformningen av hamnarna och hamnanläggningarna en absolut strävan varit att finna en övergripande placering och utformning som åstadkommer minsta möjliga miljöpåverkan med godtagbart tekniskt resultat. Således har exempelvis en utformning valts som innebär att muddring kan undvikas.

De alternativa metoder och teknikval som redovisats i teknisk beskrivning innefattar inte några betydande skillnader i fråga om miljöpåverkan, förutom vad avser buller vid eventuell pålning. För buller föreslås villkor som tillgodoser miljöintresset för den kortvariga bullerstörning som kan uppstå vid eventuell pålning. De variationer som kan förekomma i fråga om grumling omhändertas av de skyddsåtgärder som Trafikverket föreslår genom bottengående skärmar.

Det är av flera skäl angeläget att ett teknik- eller metodval inte låses i den grad att användningen av bästa möjliga teknik (BAT) förhindras eller försvåras när arbetet ska utföras. Förutom miljöintresset är en upphandlande myndighet enligt upphandlingslagstiftningen och EG-direktiv förhindrad att styra ett utförande i sådan grad att konkurrensen hämmas och för- eller nackdelar ges åt en viss produktionsmetod, materialval, e d. Till detta kan läggas att Trafikverket i sin instruktion av regeringen, ålagts i sin roll som beställare av infrastruktur att särskilt verka för produktivitet, innovation och effektivitet på marknaden.

När det gäller miljöeffekterna av det slutliga utförandet är Trafikverket givetvis bundet av att inte orsaka en större miljöpåverkan än den miljöpåverkan som uppstår av angivna metoder. Trafikverket vill förorda att kommande tillstånd är villkorat så att olika tekniska lösningar eller metoder kan utföras inom ramen för Trafikverkets yrkande, där den maximala tillåtna miljöpåverkan av den valda lösningen anges genom villkor. Således kan domstolen föreskriva villkor för buller, grumling, etc, i enlighet med Trafikverkets villkorsförslag. Detta klarlägger vilken miljöpåverkan som kan tolereras,

medan det lämnar öppet för entreprenören att välja utförande anpassat till bästa möjliga teknik (BAT).

Oaktat ovanstående fortgår en fortsatt projektering i projektet, som kan komma att leda till att ytterligare kunskaper vinnas som kan få påverkan på konstruktionsval. Om så är fallet och det kan bedömas som befogat och ändamålsenligt, kan tekniska krav komma att ställas närmare produktionsskedet som snävar in antalet möjliga utföranden. Trafikverket kan således komma att återkomma längre fram i ansökningsmålet med sådana uppgifter.

3.1.4.7

Naturvårdsverket yrkar att tillståndet till att anlägga och bibehålla hamnanläggningarna och till att bedriva hamnverksamhet tidsbegränsas.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har justerat yrkandet så att det tydligt framgår att det är tidsbegränsat. Trafikverket har i ansökan redovisat hamnarnas användning och tidplanen för den verksamhet som ska bedrivas i hamnarna. Trafikverket har i ansökan även ansökt om att riva hamnarna. Enligt villkorsförslag 2.1.1 föreslås att verksamheterna ska villkoras få bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökan och vad sökanden i övrigt uppgett eller åtagit sig i målet. Trafikverket har föreslagit en tid för vattenverksamheten om tio år, yrkande 1.7. Några ytterligare begränsningar än de som framgår av det justerade yrkandet är enligt Trafikverkets uppfattning inte befogat.

3.1.4.8.

Naturvårdsverket anser att det inte lämnats någon närmare redovisning av hur miljöpåverkan från den planerade vattenverksamheten ska kontrolleras

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket kommer, i enlighet med föreslaget villkor, att ta fram ett kontrollprogram i samråd med tillsynsmyndigheten före byggstart. Trafikverket kommer dessförinnan att fortsätta att arbeta med behovsanalys som beskriver hur verksamheten ska kontrolleras. Detta görs bland annat för att se till att kontrollverksamhet som kräver längre mätserier före byggnation startas i tillräckligt god tid. Trafikverket kommer att till muntlig förberedelse och huvudförhandling att närmare kunna beskriva vad som avses kontrolleras, syftet med kontrollerna och hur uppföljning, redovisning och åtgärder planeras hanteras.

3.1.4.9

Naturvårdsverket yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att komplettera ansökan vad gäller risker för påverkan på ytvatten (Mälaren).

Trafikverkets synpunkter

Den lösning som Trafikverket redovisade i ansökan har – med anledning av inkomna remissynpunkter – projekterats om så att dagvatten från hamnplanen inte kommer att tillföras Mälaren. Allt dagvatten

från hamnområdet kommer att ledas till spillvattennätet. Tillfälliga bergupplag på hamnplanen har tagits bort. Trafikverket bifogar till detta yttrande ytterligare utredning i frågan i form av promemorian Skyddsåtgärder för Mälaren, bilaga 1, samt Miljökvalitetsnormer för vatten, [bilaga 4](#).

3.1.4.10

Naturvårdsverket anser det vara tveksamt om det samråd som skett inför fastställandet av arbetsplanen kan anses innefatta de frågor som behöver avhandlas i samråden inför den tillståndsprövning enligt miljöbalken som nu är aktuell. Naturvårdsverket efterlyser en utförligare redogörelse för samråd om anläggande och drift av planerade utskeppningshamnar, hanteringen av överskottsmassor, inrättandet av mottagningshamnar samt projektets samlade miljöpåverkan.

Trafikverkets synpunkter

Samråd avseende vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken och hamnverksamhet enligt 9 kap miljöbalken ägde rum hösten och vintern 2009/2010. Samråden genomfördes parallellt med samråden för arbetsplan. Det viktigaste skälet till detta var att sakägare och övriga berörda lättare skulle kunna förstå helheten samt att synpunkter på hela projektets planerade verksamhet kunde framföras vid samråden och kanaliseras av Trafikverket till de olika prövningarna. En beskrivning av hur samråden genomfördes framgår i Bilaga 10 (Pärm 1, flik 7) till ansökan. En särskild beskrivning av samrådet kring vattenverksamhet ges i avsnitt 4, sid 15.

I den ansökan om beslut om betydande miljöpåverkan som lämnades till länsstyrelsen 2011-01-31, (se [bilaga 6](#) Ansökan om beslut om betydande miljöpåverkan) redovisas det samrådsunderlag som delgavs vid samråden. I den senare ansökan redovisas också inbjudan till samråd samt redovisning av vilka myndigheter och organisationer som Trafikverket samrått med avseende prövningen i mark- och miljödomstolen.

3.1.4.11

Naturvårdsverket anser att yrkandena gällande hamnverksamheten vid utskeppningshamnarna behöver preciseras för att det ska vara möjligt att bedöma konsekvenserna och ställa krav på lämpliga skyddsåtgärder. Tillstånd i enlighet med Trafikverkets yrkanden om hamnverksamheten vid utskeppningshamnarna blir otillräckligt preciserat och verksamheten därmed inte tillräckligt förutsebar för de kringboende. Riskerna för negativ påverkan på naturmiljön kan inte heller förutses i tillräcklig grad.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har nu preciserat yrkandet. Trafikverket har dessutom i ansökan, främst i den tekniska beskrivningen och i miljökonsekvensbeskrivningen, lämnat tämligen långtgående beskrivningar av hamnverksamheten, särskilt med avseende på de verksamheter som kan de upphov till störningar i omgivningen. Trafikverket har också föreslagit skyddsåtgärder och försiktighetsmått relaterade till störningar och risker. Dessa kompletteras i bilaga 1, Skyddsåtgärder för Mälaren och bilaga 3 Bullerskydd för hamnar. Trafikverket föreslår att domstolen såsom villkor för verksamheten ska ange att verksamheterna ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med det material Trafikverket ingivit i målet samt vad verket i övrigt uppgett eller åtagit sig i målet.

Som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen och den tekniska beskrivningen har vid utformningen av hamnarna och hamnanläggningarna en absolut strävan varit att finna en övergripande placering och utformning som åstadkommer minsta möjliga miljöpåverkan med godtagbart tekniskt resultat. Som framgår i ansökan kommer relativt få kringboende att drabbas av mer påtagliga störningar från verksamheten.

Det är av flera skäl angeläget att ett teknik- eller metodval låses i den grad att användningen av bästa möjliga teknik (BAT) förhindras eller försvåras när arbetet ska utföras. Förutom miljöintresset är en upphandlande myndighet enligt upphandlingslagstiftningen och EG-direktiv förhindrad att styra ett utförande i sådan grad att konkurrensen hämmas och för- eller nackdelar ges åt en viss produktionsmetod, materialval e.d. När det gäller miljöeffekterna av det slutliga utförandet är Trafikverket givetvis bundet av att inte orsaka en större miljöpåverkan än den miljöpåverkan som uppstår av angivna metoder. Trafikverket vill förorda att kommande tillstånd är villkorat så att olika tekniska lösningar eller metoder kan utföras inom ramen för Trafikverkets yrkande, där den maximala tillåtna miljöpåverkan av den valda lösningen anges genom villkor. Således kan domstolen föreskriva villkor för buller etc. i enlighet med Trafikverkets villkorsförslag. Detta klarlägger vilken miljöpåverkan som kan tolereras, medan det lämnar öppet för entreprenören att välja utförande anpassat till bästa möjliga teknik (BAT).

Någon ytterligare precisering av Trafikverkets yrkande är inte befogad eller ändamålsenlig. Det rör sig om en tillfällig verksamhet som är i behov av viss flexibilitet för att inte projektet ska drabbas av förseningar och/eller merkostnader. Eventuella ytterligare preciseringar, begränsningar eller restriktioner kan – om rätten så skulle anse det vara nödvändigt – ske genom meddelande av villkor.

3.1.4.12

Naturvårdsverket ifrågasätter utgångspunkterna och underlaget om luftburet buller från hamnverksamheten. Den föreslagna villkorsformuleringen innebär att Trafikverkets skyldighet att vidta skyddsåtgärder för närboende som tackat nej till tillfälligt boende sätts ur spel, vilket inte är godtagbart med hänsyn till närboendes hälsa. Verksamheten i de tillfälliga hamnarna kan inte sägas vara av tillfällig karaktär. Med hänvisning till vägledningen i handboken 2003:7 bör utgångspunkten vid bedömningen av bullerutbredningen för hamnverksamheterna vara riktvärdena för externt industribuller (råd och riktlinjer 1978:5). Ansökan behöver kompletteras med underlag som visar förutsättningarna att genom skyddsåtgärder och försiktighetsmått genomföra verksamheten med beaktande av dessa riktvärden.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket vidhåller att Naturvårdsverkets riktvärden för byggarbetsplats av flera skäl är mer relevanta än riktvärdena för industribuller. Verksamheten på platsen är inte permanent utan är – liksom en byggarbetsplats – av tillfällig karaktär. Verksamheten är tidsmässigt och geografiskt nära sammanhängande med de byggverksamheter som pågår vid etableringsområdet och det förefaller omotiverat att tillämpa olika bullernormer för de helt likartade, näraliggande och tidsmässigt identiska verksamheterna. Verksamheternas temporära karaktär gör att anpassningsåtgärder etc. av det slag som är möjligt vid en permanent industrianläggning inte är möjliga i samma grad. Verksamheten på platsen kommer inte att leda till något bestående buller i omgivningen, vilket är fallet då industribuller bedöms. Byggbullernormen innehåller – förutom riktvärden för buller vid

fasad – även riktvärden för buller inomhus, vilket i praktiken ger den boende ett utökat skydd. Riktvärden för buller inomhus saknas helt i industribullernormen.

Om lägre bullervärden sätts som norm medför detta att den tid då den bullrande verksamheten kommer att bedrivas måste sträckas ut. Detta leder således till att området och dess omgivning måste vänta längre på återställning och återgång till ostördhet. Byggandet av Förbifart Stockholm sker i tätort; genomförande av infrastruktursatsningar – eller andra typer av byggande – i tätort medför med nödvändighet att störningar som är förenade med byggskedet uppkommer. Tillfälliga störningar under byggtiden måste sättas i relation till hur angeläget ett projekt är ur ett samhällsutvecklingsperspektiv.

Industribullernormen innehåller riktvärden för friluftsliv. Det buller verksamheten – under hamnens såväl bygg-/rivnings- som driftskede – kommer att generera kan inte hållas inom dessa riktvärden. Om industribullernormens riktvärden skulle tillämpas som begränsningsvärde som inte får överskridas med avseende på bostäder kan hamnverksamhet vid Malmviken över huvud taget inte bedrivas. Det innebär att alla bergmassor måste köras ut på väg.

Trafikverkets kommer att ha en hög ambitionsnivå både när det gäller att minska bullret vid källan och vidta bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet. Möjliga bullerskyddsåtgärder redovisas i bilaga 3 Bullerskydd för hamnar.

Trafikverket delar inte uppfattningen att Trafikverkets skyldigheter att vidta skyddsåtgärder sätts ur spel för närboende som tackat nej till tillfälligt boende. Som Trafikverket redovisat kommer bullerbegränsande åtgärder att vidtas vid källan där angivna bullernivåer överskrids, så långt sådana åtgärder är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga med hänsyn till åtgärdens effekt. För sådana bostäder där bullernivåerna ändå överskrider angiven norm kommer åtgärder att erbjudas som innebär att riktvärdet inomhus nattetid innehålls (fönster- och/eller fasadåtgärder). Om sådan bullerdämpande effekt av byggnadstekniska skäl inte kan erhållas eller om nyttan av sådan åtgärd inte står i rimlig proportion till kostnaderna för åtgärden, ska de boende istället erbjudas alternativ vistelse under den period som riktvärdet överskrids. Således sker ett stegvist åtgärdsförfarande, där erbjudande om alternativ vistelse ingår som en åtgärd där andra möjligheter inte gett önskad effekt eller av annat skäl inte kunnat komma i fråga. Detta är godtaget i rättspraxis, och medför givetvis inte att verksamhetsutövarens skyldigheter sätts ur spel, utan är ett sätt att tillhandahålla en praktisk tillämpning av miljöbalkens hänsynsregler under projektets genomförande..

3.1.4.13

Naturvårdsverket anser att Östra Mälarens särskilda skyddsvärde som del av en dricksvattentäkt för cirka två miljoner människor motiverar att formerna för dagvattenhanteringen vid hamnanläggningarna utreds med största noggrannhet. Det behövs därför en fördjupad utredning av den samlade dagvattenhanteringen inom dessa verksamhetsområden och eventuella anslutande hårdgjorda ytor. Förutsättningar som behöver beskrivas är hur förutsebara variationer i dagvattenflöden kan hanteras, hur uppehållstider i olika behandlingssteg och avskiljningsgrad för dagvattnets föroreningsinnehåll kan innehållas genom de alternativa eller kompletterande behandlingsåtgärder som redovisas samt hur uthålligheten kan säkerställas och följas upp för dessa dagvattenåtgärder.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket delar Naturvårdsverkets syn på Östra Mälarens särskilda skyddsvärde. Den i ansökan beskrivna lösningen av dagvattenhanteringen i hamnen har projekterats om. Dagvatten från hamnområde och kväverikt lakvatten från upplag av massor på etableringsområdet ska ledas till kommunalt reningsverk, dvs. inget dagvatten kommer att ledas till Mälaren. Hamnplanen ska vara hårdgjord och möjliggöra kontrollerad dagvattenavrinning för att förhindra avrinning direkt till Mälaren. Anläggningen för att ta omhand dagvatten ska dimensioneras för 10-årsregn.

3.1.4.14

Naturvårdsverket anser att ansökan behöver kompletteras med en fördjupad utredning av hur den sammantagna verksamheten påverkar miljö kvalitetsnormer för vatten. Av redovisningen ska framgå vilken norm som beslutats för de berörda vattenförekomsterna, vilken inverkan verksamheten har på de olika kvalitetsfaktorer och prioriterade ämnen som vattenförekomsten klassificerats utifrån, hur verksamheten påverkar möjligheten att följa normen för dessa vattenförekomster och vilka åtgärder som planeras för att det ska undvikas att verksamheten medverkar till att en norm inte följs. Även redovisning av kostnader behövs för att kunna göra en rimlighetsavvägning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken.

Trafikverkets synpunkter

Den tillfälliga hamnen vid Malmviken ligger inom vattenförekomsten Mälaren-Görväln (SE659147-160765). Vid samtliga skeden av hamnverksamheten - byggnation av hamn, drift av hamnverksamhet samt återställning av hamnområdet - är bedömningen att endast mycket små negativa konsekvenser bedöms uppstå för vattenkvaliteten vid hamnen eller i Mälaren i stort. Konsekvenserna av grumling från bottensediment för vattenlevande organismer (fisk, bottenfauna och växtplankton) bedöms som små. Bedömningen är att verksamheten inte kommer att hindra att miljö kvalitetsnormen för ekologisk status uppnås i vattenförekomsten Mälaren-Görväln.

Vid ett eventuellt olje- och bränslespill, - för vilket risken bedöms som liten, är bedömningen baserad på årsmedelvärden att miljö kvalitetsnormerna för polycykliska aromatiska kolväten inte överskrids. Miljö kvalitetsnormerna för prioriterade ämnen, med härkomst från uppgrumlande sediment, bedöms inte överskridas.

Sammanfattningsvis är bedömningen att verksamheten inte kommer att hindra att miljö kvalitetsnormen för kemisk ytvattenstatus uppnås i vattenförekomsten Mälaren-Görväln.

För driftskedet kommer inte något dagvatten att tillföras Mälaren utan lakvatten från bergupplag från etableringsområdet och dagvatten från hamnområdet kommer att ledas till spillvattennätet. För att minska damning från bergmassor och arbetsytor kommer tillfälliga upplag av bergmassor att vattenbegjutas, vägar att dammbekämpas, transportband att täckas och vid lastning av fartyg ska damask användas. Med dessa åtgärder bedöms belastningen av kväve till omgivande vattenmiljö bli begränsad och konsekvenserna bedöms bli obetydliga.

Till underlag för dessa bedömningar ligger bilaga 4 Miljö kvalitetsnormer för vatten, hamnar.

3.1.5 Riksantikvarieämbetet (aktbilaga 18)

3.1.5.1

Riksantikvarieämbetet efterfrågar redovisning av vilka åtgärder som planeras för att exempelvis undvika skador på fornlämningar under anläggningstiden.

Trafikverkets synpunkter

De av länsstyrelsen identifierade fasta fornlämningar eller del av fornlämning som inte behöver undersökas kommer att stängslas och innanför dessa områden får ingen verksamhet ske. Val av områden som ska stängslas och omfattningen av stängsling sker i samråd med länsstyrelsen.

3.1.5.2

Riksantikvarieämbetet påpekar att i samråd med länsstyrelsen bör intrång och borttagande av fornlämningar generellt sett minimeras. Eventuella åtgärder på det lokala vägnätet vid anläggandet av hamnarna på Lovö bör hanteras med stort hänsynstagande till kulturmiljön och den berörda vägens befintliga karaktär.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har ett nära samarbete med länsstyrelsen med en kontinuerlig dialog för att undvika ingrepp, minimera intrång och borttagande av fornlämning. Denna dialog kommer att fortgå genom hela projektets genomförande.

Trafikverket kommer att ta fram ett antikvariskt kontrollprogram för byggtiden. Framtagandet kommer att tas fram i nära dialog mellan Trafikverket och länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Trafikverket föreslår därför att en sådan dialog snarast påbörjas.

Efter byggtiden kommer området att återställas enligt framtagna återställningsplaner. För att återställa landskapet kommer tillfälliga vägar att tas bort.

3.1.6 Sjöfartsverket (aktbilaga 28)

3.1.6.1

Sjöfartsverket anger att verket inte kan lämna ett reservationslöst yttrande eftersom Trafikverket i ansökan inte har gett in tidigare efterfrågat underlag i form av ett nödvändigt kartmaterial med tydlig och detaljerad sjökortsbild i större format eller i shapeformat, där sökta lokaliseringar av verksamheterna är markerade för att relationen till sjöfartsstråk, farleder, kajer och sjösäkerhetsanordningar tydligt ska framgå.

Trafikverkets synpunkter

Sjöfartsverket kommer att få efterfrågat underlag i shapeformat.

Komplettering av kartmaterial för hamnarna kommer att inlämnas till Sjöfartsverket. Om domstolen så önskar kan kompletteringarna även inges till domstolen.

3.1.6.2

Sjöfartsverket har ingen erinran mot de ändringar i utmärkning av farleder för mörkernavigering som föreslås i Lambarfjärden och Näsfjärden för att kunna framföra fartyg med god sjösäkerhet till eventuella avlastningshamnar i Mälaren. Sjöfartsverket erinrar om tillstånd till utmärkning och att vattenområdet för ny tillfällig farled ska sjömätas och rapporteras till Sjöfartsverket.

Trafikverkets synpunkter

Tillstånd kommer i samband med sjömätning att sökas vid Transportstyrelsen.

3.1.6.3

Sjöfartsverket tillstyrker förslaget till ändringar av rapporteringsplikt till VTS via VHF.

Trafikverkets synpunkter

Rapporteringsplikt till VTS Södertälje kommer att tillämpas.

3.1.6.4

Sjöfartsverket anser att utmärkning av tillfällig hamn med ljusprickar under anläggnings- och rivningsfasen ska kompletteras med skyltar som informerar om att vattenområdet är avstängt för övrig sjötrafik och erinrar om att avlysning av arbetsområde söks hos länsstyrelsen.

Trafikverkets synpunkter

Utmärkning med ljusprickar och skyltning vid byggande och rivning av hamnarna kommer att göras i samråd med Sjöfartsverket.

3.1.6.5

Sjöfartsverket anser att sträckningen i den nya tillfälliga farleden i Lambar- och Mörbyfjärden mellan Mörby Holme och hamnen i Malmviken kommer att uppfylla villkoren för fartbegränsning under anläggnings-, drift- och rivningsfasen.

Trafikverkets synpunkter

Fartbegränsningar i områden bestämda i samråd med Sjöfartsverket kommer att införas.

3.1.6.6

Sjöfartsverket bedömer att lokaliseringen av den tillfälliga hamnen i Malmviken samt dess påverkan på sjöfarten kan accepteras, förutsatt att föreslagna åtgärder vidtas.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket noterar Sjöfartsverkets bedömning.

3.1.7 Statens maritima museer (aktbilaga 21)

3.1.7.1

Statens maritima museer konstaterar efter undersökning av verksamhetsområdet för hamnen att det finns två fasta fornlämningar i hamnområdet (Lovö 184 och Lovö 186). Utanför RAÄ 160 finns ett tydligt kulturlager med glas och keramik från bl.a. 1600- och 1700-tal, som bedöms vara en del av Lovö 160. Statens maritima museer rekommenderar enligt 2 kap. 11–12 §§ lagen (1988:950) om kulturminnen att kontakt tas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet för samråd och beslut om en arkeologisk förundersökning avseende de tre fasta fornlämningarna.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har kontakt med länsstyrelsens kulturmiljöenhet när det gäller fornlämningar för hela projektet.

3.1.8 Stockholm Vatten AB (aktbilaga 32)

3.1.8.1

Bolaget avstyrker att arbetshamn lokaliseras till Malmviken och anser att hamnen ska lokaliseras österut, förslagsvis till viken vid Fiskarfjärden. Det tänkta hamnläget är placerat uppströms råvattenintaget till Lovö vattenverk och kan orsaka allvarliga störningar i vattenförsörjningen i Stockholmsregionen. Risker finns för störning i slanhög med risk för att flytslam sjunker ner till vattenintaget samt utsläpp av bränsle. Vatten är mycket känsligt för diesel och även små mängder ger påverkan på lukt och smak.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket anser att Malmviken sammantaget är det bästa läget för en hamn på södra Lovö på grund av de tekniska förutsättningarna och den trots allt begränsade påverkan på natur- och kulturmiljön. Trafikverket anser dock att kompletterande skyddsåtgärder med bl.a. ett nytt vattenintag för Lovö vattenverk bör genomföras för att minimera risken för påverkan på produktionen vid vattenverket. Ytterligare kompletterande planerade skyddsåtgärder är att allt dagvatten inom hamnområdet samlas upp och pumpas till etableringsområdet för anslutning till spillvattennätet. Inga temporära upplag kommer att finnas på hamnarna på Lovö utan all tillfällig lagring av bergmassor sker på respektive etableringsområde vid Edeby och norra Lovö. Om Trafikverket inte får tillstånd för en tillfällig hamn i Malmviken så är alternativet att transportera massorna med lastbil. Detta kommer att motverka villkor satta av regeringen och strida mot kommunens vilja.

3.1.8.2

Bolaget efterfrågar ytterligare underlag i fråga om hamnområdets omfattning, vilken verksamhet och vilka skyddsåtgärder som planeras.

Trafikverkets synpunkter

Hamnområdets omfattning redovisas på ett flertal ställen i ansökan jämte bilagor. I bl.a. bilaga 1 till miljökonsekvensbeskrivningen redovisas en tydlig karta över hamnområdet. Dock behöver de

förtydliganden, bl a avseende redovisade skyddsåtgärder, som ges i denna inlaga även beaktas. Tillståndssökta verksamheter och följdverksamheter redovisas på ett flertal ställen i ansökan jämte bilagor; främst i den tekniska beskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen. Skyddsåtgärder redovisas i den tekniska beskrivningen samt – främst – i miljökonsekvensbeskrivningen. Vissa beskrivningar har fördjupats med utredningar som presenteras med detta yttrande. Således redovisas följdverksamheter ytterligare i bilaga 2 Hantering av bergmassor. Sammanställning av planerade skyddsåtgärder redovisas i bilaga 1 Skyddsåtgärder för Mälaren.

Sedan Trafikverkets ansökan ingavs har nya samråd skett med bolaget. Trafikverket utgår från att verksamheterna och de planerade skyddsåtgärderna nu är mer kända för bolaget än de varit tidigare.

3.1.8.3

Bolaget efterfrågar ytterligare underlag om hur farlederna är planerade (både befintliga hamnar och mottagningshamnar). Bolaget anser att det inte helt klart framgår vart farlederna går då valet av befintliga hamnar och nya mottagningshamnar kommer att ske genom upphandling.

Trafikverkets synpunkter

En ny farled kommer att anläggas från befintlig farled i Lambarfjärden över Mörbyfjärden ner till den tillfälliga hamnen i Malmviken. Nya sjömätningar kommer att utföras. I övrigt används befintliga allmänna farleder. Detta regleras i annan författning och uppgifterna lämnas för information.

Något val av mottagningshamnar för tunnelberg har inte gjorts då detta – som Bolaget anger - är beroende av kommande upphandling av godshanteringen och godstransporterna knutna till de tillfälliga hamnarna.

3.1.8.4

Bolaget efterfrågar ytterligare underlag om hur dagvattnet från hamnområdet kommer tas om hand. Lösningen med våtmarken som ska rena dagvattnet från kväve bör utredas ytterligare.

Bolaget menar att skyddsåtgärder behöver vidtas för att rena dagvatten från vägytor vid hamnar och tillfartsvägar samt för att avleda dränvatten med höga halter av kväveföreningar till spillvattenförande ledning och vidare till kommunalt reningsverk.

Trafikverkets synpunkter

Den lösning som Trafikverket redovisade i ansökan har – med anledning av inkomna remissynpunkter – projekterats om så att dagvatten från hamnplanen inte kommer att tillföras Mälaren. Allt dagvatten från hamnplanerna kommer att ledas till spillvattennätet. Tillfälliga bergupplag på hamnplanen har tagits bort.

3.1.8.5

Bolaget efterfrågar ytterligare underlag för att få en samlad bild av de olika vatten som kommer genereras av bygget av Förbifart Stockholm, uppskattade volymer, från vilka ytor dessa vatten uppstår, vilka föroreningar/risker som uppkommer (totala mängder och koncentrationer i vatten),

om någon miljö kvalitetsnorm riskerar överträdas, hur dessa vatten föreslås avledas och vart, effekter av eventuella åtgärder för att minska föroreningsgraden/riskerna innan avledning, total påverkan på recipienter (inklusive effekter av ökad trafikbelastning på den färdigbyggda Förbifart Stockholm).

Bolaget menar att skyddsåtgärder behöver vidtas för att minska risken att föroreningar tillförs Mälaren under både byggnation och driftskede av tillfälliga hamnar, mottagningshamnar och sjötransporter.

Åtgärder behöver också vidtas för att undvika läckage av olja och andra föroreningar från bulkfartyg. Dubbelbottnade bulkfartyg bör övervägas.

Trafikverkets synpunkter

Hamnverksamheten ska följas inom ett kontrollprogram som, i enlighet med föreslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

För hamnens driftskede kompletterar Trafikverket i detta yttrande att inget dagvatten från hamnområdet kommer att tillföras Mälaren, utan allt dagvatten från hamnområdet kommer att ledas till spillvattennätet. Det tillfälliga bergupplaget har flyttas från hamnplanen till etableringsområdet vid Edeby. För att minska damning kommer vid torr väderlek hamnplanen att vattenbegjutas, vägar att dammbekämpas, transportband att täckas och vid lastning av fartyg ska damask användas. Med dessa åtgärder bedöms belastningen av kväve till omgivande vattenmiljö bli begränsad och konsekvenserna bedöms bli obetydliga.

Till underlag för dessa bedömningar ligger bilaga 4, Miljö kvalitetsnormer för vatten.

Trafikverket avser också att, i enlighet med föreslaget villkor i ansökan, i samband med upphandling av fartygstransporter ställa miljökrav på fartygen för att minska risken för förorenings spridning från dessa. Läckage av olja omhändertas i villkorsförslaget 2.3.2 i ansökan. Trafikverket ser inte skäl att föreskriva dubbelbottnade fartyg. Krav på dubbelbottnade fartyg ställs endast vid oljetransporter. De fartygstyper som här är aktuella har [oftast ett slutet lastrum och tankanläggningen i dubbla fack](#). De krav som Transportstyrelsen ställer i dessa farleder får anses vara tillräckliga.

En sammanställning av planerade skyddsåtgärder för Östra Mälarens vattenskyddsområde redovisas i bilaga 1 Skyddsåtgärder för Mälaren.

3.1.8.6

Bolaget menar att skyddsåtgärder behöver vidtas mot uppgrumling av sediment i hamnområden och sjötransporter som riskerar att nå vattenverkens vattenintag.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har genomfört en utredning av möjligheten för att uppgrumlat bottensediment vid hamnlaget Malmviken når Lovö vattenverk, se bilaga 6 till Miljökonsekvensbeskrivning för tillfällig hamn, Malmviken. Denna visar att det inte finns risk att detta medför driftsproblem vid vattenverket.

Under byggande och vid rivning av hamnen sker arbete inom ett vattenområde inhägnat med länsar. Skälet är att hindra spridning av eventuellt utsläpp i vattnet.

3.1.9 Transportstyrelsen (aktilaga 26)

3.1.9.1

Transportstyrelsen stödjer flera av de åtgärder som Trafikverket åtar sig att genomföra ur sjöfartssynvinkel.

Transportstyrelsen anser att vattendjupet i och kring hamnarna och i farlederna måste verifieras med nya sjömätningar enligt sjömätningstandard S-44, FSIS-44 och enligt Transportstyrelsens och Sjöfartsverkets anvisningar för sjömätning. Innan dess bör en sjömätningssplan utarbetas i samråd med Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen anser att översyn behövs av aktuell sjömätningssstatus, utmärkning, dimensionering, säkerhetsmarginaler, risker för grundkänning, påverkan av is, för transportererna till mottagningshamnarna.

Transportstyrelsen anser att en systematisk maritim riskanalys - t.ex. enligt metodiken Formal Safety Assessment från International Maritime Organization - avseende påverkan på den övriga fartygstrafiken och förslag till eventuella åtgärder och en handlingsplan bör genomföras för att höja säkerheten för sjötrafiken.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket kommer under hösten 2012 att utföra en riskanalys i syfte att genom förebyggande åtgärder i konstruktioner och utförande minska riskerna i samband med sjöfarten.

Sjömätningar kommer att utföras. Omfattning och områden bestäms i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

3.1.9.2

Transportstyrelsen anser att slutlig placering och utformning av kajer och farleder bör sked i samråd med Transportstyrelsen.

Trafikverkets synpunkter

Placering av kajer för de tre hamnarna som är angivna i ansökan till mark- och miljödomstolen är framtagna i samråd med lots från Sjöfartsverket och utifrån sjömätningar vid de aktuella hamnlägena. Smärre justeringar kan göras i senare skede. Förutsatt att det inte i riskanalysen framkommer stora risker med redan valda placeringar anser Trafikverket det svårt att göra större förändringar i placeringarna. Avseende farleder hänvisas till riskanalysen och samråd med Transportstyrelse och Sjöfartsverk.

3.1.9.3

Transportstyrelsen anser att sjömätning måste ske innan någon slutgiltig bedömning kan göras av utmärkningens placering och omfattning. Tillståndsprövningen för utmärkningen förutsätter att utmärkningen presenteras i ett aktuellt djupunderlag.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket avser att söka tillstånd för utmärkning med relevant djupunderlag. Underlagets omfattning bestäms i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

3.1.9.4

Transportstyrelsen påpekar att befälhavare på fartyg som har en längd om 70 meter eller mer, eller bredd av 14 meter eller mer, eller ett djupgående om 4,5 meter eller mer, är skyldig att anlita lots i Mälaren. Det finns möjlighet att ge dispens från lotsplikten. Det måste finnas mycket god framförhållning för att i första hand ha lotsar som är kompetenta att lotsa i lederna. Även dispensförfarandet kräver mycket god framförhållning och samråd bör ske med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

Trafikverkets synpunkter

Samråd i frågan kommer att ske med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

3.1.9.5

Transportstyrelsen menar att frågor om isbrytning bör utredas ingående och rekommenderar kontakt med Sjöfartsverket och länsstyrelsen.

Trafikverkets synpunkter

Frågor kring isbrytning kommer att utredas efter kontakt med Sjöfartsverket och Länsstyrelsen.

3.1.9.6

Transportstyrelsen påpekar att rapporteringsplikt gäller på Mälaren enligt Transportstyrelsens föreskrifter om sjötrafikinformationstjänst (VTS) för vissa fartyg. Anropsförfarandet och rapporteringspliktens omfattning för projektet behöver utredas mer ingående. Det bör ske i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Trafikverkets synpunkter

Rapporteringspliktens omfattning till VTS Södertälje kommer att utredas med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

3.1.9.7

Transportstyrelsen anser att samtliga arbetsfartyg som säkerhetshöjande bör åtgärd utrustas med Automatic Identification System(AIS).

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket kan i sitt förfrågningsunderlag kräva att arbetsbåtar över en viss storlek ska vara utrustade med AIS. Storleken, om mindre än 300 tons bruttodräktighet, kan bestämmas i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

3.1.9.8

Transportstyrelsen anser att utvärdering bör ske om sjökort behöver uppdateras eller nyproduceras.

Trafikverkets synpunkter

Sjöfartsverket kommer att få samtliga data från de kompletterande sjömätningarna.

3.1.9.9

Transportstyrelsen påpekar att godkänd avfallshanteringsplan behövs enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2001:12).

Trafikverkets synpunkter

Avfallshanteringsplan för hamnarna kommer att upprättas.

3.1.10 Remissinstanser som avstått från yttrande

Kammarkollegiet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Havs- och vattenmyndigheten har avstått från att yttra sig.

3.2 Sakägare, fastighetsägare, rättighetshavare

3.2.1 Hogsta GA:1, Lambarudds samfällighetsförening (aktbilaga 25)

3.2.1.1

Samfälligheten tar sitt råvatten ur sundet mellan Lambarudd och Grubbholmen och renar det i sin egen vattenreningsanläggning. Föreningen anser det vara stor risk att vattnet blir odrickbart på grund av utsläpp av farliga kemikalier från fartygstrafiken till och från hamnen vid Malmviken. Föreningen ser dessutom en stor risk att filtren i reningsanläggningen blir igensatta av slam och mikroskopiska partiklar från renspolningen av de krossade massorna.

Trafikverkets synpunkter

Hamnverksamheten ska följas inom ett kontrollprogram som, i enlighet med förslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Kunskapen om samfällighetens vattenintag har framkommit i samband med domstolens kungörelse och är därför inte tidigare beskriven i ansökan. En av de parametrar som kommer att behöva kontrolleras, och åtgärder eventuellt vidtas, är grumling av vattenmassan utanför hamnområdet. I samband med denna kontroll behöver anläggningar som skulle kunna påverkas uppmärksammas.

Trafikverket avser också att, i enlighet med förslaget villkor i ansökan, i samband med upphandling av fartygstransporter ställa miljökrav på fartygen för att minska risken för förorenings-spridning från dessa.

3.2.2 Hogsta 4:6, Erkki Thorsén m fl (aktbilaga 24)

3.2.2.1

Fastighetsägarna menar att den gemensamma reningsanläggningen kan komma att skadas av verksamheten, se 3.2.1.1 ovan.

Trafikverkets synpunkter

Hamnverksamheten ska följas inom ett kontrollprogram som, i enlighet med föreslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Kunskapen om samfällighetens vattenintag har framkommit i samband med domstolens kungörelse och är därför inte tidigare beskriven i ansökan. En av de parametrar som kommer att behöva kontrolleras, och åtgärder eventuellt vidtas, är grumling av vattenmassan utanför hamnområdet. I samband med denna kontroll behöver anläggningar som skulle kunna påverkas uppmärksammas.

Trafikverket avser också att, i enlighet med föreslaget villkor i ansökan, i samband med upphandling av fartygstransporter ställa miljökrav på fartygen för att minska risken för förorenings spridning från dessa.

3.2.2.2

Fastighetsägarna menar att deras husbehovsfiske kommer att drabbas på så vis att fisken kommer att försvinna eller inte gå att äta, och vill – om så sker – att Trafikverket eller entreprenören ska kompensera fastighetsägarna för den kostnadsökning det innebär att istället behöva köpa fisk.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket kan idag inte förutse att fastigheten ska drabbas av några skador till följd av den tillståndssökta verksamheten. Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

3.2.2.3

Fastighetsägarna menar att fartygstrafiken från hamnen i Malmviken som kommer att passera Lambarudd kommer att vara – i likhet med dagens trafik med Jehanders sandpråmar – störande. Även sektorsbelysningen på Lambarudd kommer att verka störande vid badberget. Fastighetsägarna önskar bli kompenserade för värdeminskningen på fastigheten med det belopp som fastighetens taxeringsvärde sänks.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket kan idag inte förutse att fastigheten ska drabbas av några skador till följd av den tillståndssökta verksamheten. Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

3.2.3 Lunda 1:1, Vita villan (arrende), Anja Werner (ombud Johan Werner) (aktbilaga 33)

3.2.3.1

Fastighetsägaren bor mitt emot Malmvik och befarar störningar från hamnen i Malmviken i form av luftburet buller, stomljud och vibrationer när hamnen byggs och när lastning av krossade bergmassor och transporter pågår.

Trafikverkets synpunkter

Bullerberäkningar har gjorts för hamnen för att visa bullrets utbredning, se Miljökonsekvensbeskrivning, bilaga 2 Bullerutredning. Under hamnens driftskede bedöms fyra bostadshus bli berörda av bullernivåer över 45 dB(A) vid fasad. Buller från bandtransportören är inräknat i dessa uppgifter. Bland dessa bostadshus kan vissa bli aktuella för åtgärder i enlighet med Trafikverkets villkorsförslag i syfte att innehålla riktvärdet inomhus nattetid. Redovisning av inventerade fastigheter ges i bilaga 8 till ansökan.

Under byggskedet och rivningskedet kommer bullerstörande arbeten att genomföras kl. 7-19 helgfri måndag till fredag. Inga bostadshus bedöms bli berörda av bullernivåer över riktvärdet 60 dB(A).

Störning i form av stomljud och vibrationer från hamnen vid Malmviken för området på andra sidan vattnet är inte aktuellt.

3.2.3.2

Fastighetsägaren befarar att stendamm kommer att förstöra luften och försvinna ner i vattnet.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket är medvetet om risken spridning av stendamm och planerar att vidta åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg via damask.

3.2.3.3

Fastighetsägaren har en vattentäkt varifrån dricksvatten tas alldeles nära Mälaren. Fartygstrafiken kommer att passera denna plats.

Fastighetsägaren ser stora risker för att stendamm och bottenslam rörs upp av fartygstransporterna som kommer att förorena vatten som pumpas upp i direkt anslutning till Mälaren.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har från Lundagårds samfällighetsförening för den gemensamma vattentäkten fått uppgift om att vattentäkten utgörs av en brunn i jord på land nära stranden. Eftersom det är grundvatten som tas ut (även om en del skulle ha sitt ursprung i Mälärvatten) finns ingen risk för påverkan på brunnens vattenkvalitet från fartygstrafik på Mälaren.

Trafikverket är medvetet om risken spridning av stendamm och planerar att vidta åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg via damask.

3.2.3.4

Fastighetsägaren befarar utsläpp av olja från fartygen som kommer att förorena dricksvattnet och strandkanten m m.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket är medvetet om risken och planerar att vidta skyddsåtgärder för att minska risken. En sammanställning av planerade skyddsåtgärder för Östra Mälarens vattenskyddsområde redovisas i bilaga 1.

3.2.4 Statens Fastighetsverk (aktbilaga 27)

3.2.4.1

Statens Fastighetsverk motsätter sig inte att tillstånd ges men menar att boendemiljöer kommer att påverkas negativt av bl a stomljudsstörningar, buller, luftföroreningar, damning och risk för framkomlighetsproblem på det lokala vägnätet, och att största möjliga hänsyn måste tas till de boende.

Alla boende och arrendatorer måste ha en kontaktperson på Trafikverket under hela projektet och kontinuerliga kontakter mellan markägare och boende, å ena sidan, och Trafikverket måste upprätthållas under projektets gång.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

Planerade åtgärder för att minska att stendamm sprids är vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg via damask.

De vägar, ridstigar och promenadstråk som kommer att påverkas läggs om för att möjliggöra passage förbi hamnen, transportbandet och etableringsområdet.

Trafikverket kommer att tillhandahålla kontaktpersoner under hela projektiden.

3.2.4.2

Markavtäckning av jordbruksmark kommer att ske för den tillfälliga hamnen vid Malmviken, vilket innebär ett bortfall av åkermark till dess marken återställts. Trots återställning kan det inte uteslutas att verksamheten medfört bestående skador på jordbruksmarken.

Möjligheten att bedriva jordbruk och skogsbruk kommer att inskränkas. Transportbandet inklusive intilliggande servicevägar får inte omöjliggöra framkomst till jordbruksmark eller skogsmark.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket får rätt till den mark som behövs för att transportera massor från arbetstunneln till hamnen via arbetsplanen. Vaghållningsmyndigheten kommer att genom uppgörelse med arrendatorn ge kompensation och ersättning för mark som tas i anspråk och andra skador. Detta

regleras genom väglagen. Trafikverket kommer att verka för att pågående jordbruksdrift ska kunna ske utan eller med minsta möjliga störning både under bygg- och driftskedet.

3.2.4.3

Kontrollprogram måste omfatta påverkan på jordbruksmark och skogsmark.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket avser att ta fram ett kontrollprogram för projektets totala omgivningspåverkan. Detta ska både omfatta den verksamhet som prövas av mark- och miljödomstolen och övrig miljöfarlig verksamhet. I det förslag som nu finns ingår kontroll av jordbruksmark.

3.2.4.4

Statens Fastighetsverks område avd. 347 och 348 (strandskog med höga naturvärden) har undantagits av verket från kommersiellt skogsbruk av naturvårdsskäl. Området kommer att påverkas av hamnen och etableringsytan.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har noterat fastighetsverkets synpunkt. Ett ekologiskt kontrollprogram kommer att upprättas och all utsättning kommer att ske med ekologer i samråd med Statens Fastighetsverk. En återställandeplan kommer att tas fram innan byggstart.

3.2.4.5

Avverkning av lövskogsområde med naturvärden kommer att ske för den tillfälliga hamnen. Det är viktigt att skydda befintlig mark, t.ex. stenhällar över och under strandlinjen under byggtiden. För att kunna återställa områdena bör befintlig mark skyddas med materialskiljande material. Markens ytskikt bör ej schaktas bort. Allt tillfört material måste rivas och transporteras bort.

Trafikverkets synpunkter

Hamnområdet kommer att sättas ut med ekologisk och antikvarisk medverkan. En återställningsplan ska tas fram för området, där det bland annat ingår att beskriva hur ytskikten ska hanteras. Det kan t.ex. vara att lägga upp och spara ytskikten för att sedan lägga ut dem igen vid återställande. Allt tillfört material kommer att läggas på materialavskiljande material t.ex. geotextil och kommer så långt det är möjligt att tas bort vid återställandet.

3.2.4.6

Det är viktigt att transportbandet isoleras för att minimera spridning av damm och minskning av buller.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket är medvetet om risken spridning av stendamm och planerar att vidta åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg via damask.

3.2.4.7

Fastighetsverket har svårigheter att lämna en heltäckande lista av rättighetshavare, men inger en förteckning med kända rättighetshavare på Lovö som tecknat avtal med verket.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket noterar uppgifterna och återkommer vid behov om fördjupad information.

3.2.4.8

Statens Fastighetsverk utgår från att sedvanlig kabel-/ledningsanvisning kommer att begäras för att utreda eventuella berörda kabel-/ledningshavare.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket noterar påpekandet.

3.2.4.9

Med tanke på osäkerheten om vilka konsekvenserna kan bli av de planerade arbetena är det inte möjligt att nu beräkna eventuella ersättningsanspråk.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket anser inte heller att det är möjligt att nu bedöma och beräkna eventuell ersättningsskyldighet. Frågor av detta slag kommer under projektets gång att hanteras av projektets markförhandlingsorganisation.

3.3. Ideella föreningar

Trafikverket anför som en generell synpunkt beträffande de ideella föreningar som inkommit med yttrande i målet, att respektive förening bör inkomma med underlag som styrker föreningens talerätt i målet.

3.3.1 Arbetsgruppen Rädde Grimstaskogen, ARG (aktbilaga 29)

3.3.1.1

Föreningen anser att Malmviken har ett mycket stort rekreativvärde, inte minst för besökare som kommer sjövägen på vattnet eller på isar. Detta värde slås ut under byggfasen.

Trafikverkets synpunkter

De delar av Lovö som kommer att tas i anspråk för att bygga Förbifart Stockholm kommer att medföra störningar på friluftsliv och rekreation. I miljökonsekvensbeskrivning till ansökan för tillfällig hamn Malmviken anges ett antal försiktighetsmått som är relevanta för att minska störningar för det rörliga rekreativ- och friluftslivet aktiviteter.

Under tiden för anläggande, drift och rivning av den tillfälliga hamnen Malmviken blir det begränsningar i nyttjandet för fritidsbåtar och skridskoåkning i Malmviken.

3.3.1.2

Bullerstörningarna från hamnen berör ett stort område på Mäläröarna och kan sannolikt även drabba bebyggelse på Ekerö.

Trafikverkets synpunkter

Bullerberäkningar har gjorts för hamnen för att visa bullrets utbredning. Se Miljökonsekvensbeskrivning, bilaga 2 Bullerutredning.

Under hamnens driftskede bedöms fyra bostadshus bli berörda av bullernivåer över 45 dB(A) vid fasad. Buller från bandtransportören är inräknat i dessa uppgifter. Bland dessa bostadshus kan vissa bli aktuella för åtgärder i enlighet med Trafikverkets villkorsförslag, i syfte att innehålla riktvärdet inomhus nattetid. Redovisning av inventerade fastigheter ges i bilaga 8 till ansökan.

Under byggskedet och rivningskedet kommer bullerstörande arbeten genomföras kl 7 - 19 helgfri måndag till fredag. Inga bostadshus bedöms bli berörda av bullernivåer över riktvärdet 60 dB(A).

3.3.1.3

Föreningen anser att vattenvägarna från Malmviken mot Hässelby har ett självklart samband med Lambarfjärden och konsekvenser kan samverka.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har i ansökan och med detta yttrande redovisat samverkande störningar.

3.3.1.4

Föreningen anser att transporter med schaktmassor förbi Lovö vattenverk och närheten till Görvelnverket förefaller mycket riskabla.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har haft ett flertal samrådsmöten med Stockholm Vatten AB där behovet av ytterligare skyddsåtgärder har diskuterats.

En sammanställning av planerade skyddsåtgärder för Östra Mälarens vattenskyddsområde redovisas i Bilaga 1.

3.3.1.5

Föreningen anser att Förbifart Stockholm inte kan ses som ett riksintresse och att därför riksintresset enligt miljöbalken – Mälaren med öar och strandområden – bör ges företräde vid bedömningen av vilken verksamhet som är acceptabel och vilka villkor som bör ställas.

Trafikverkets synpunkter

E 4 Helsingborg – Haparanda är utpekad som riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8 § miljöbalken. E 4 Kungens Kurva – Häggvik är en del av riksintresset. Riksintressebedömningen hör huvudsakligen hemma i fastställelseprövningen enligt väglagen.

3.3.1.6

Föreningen anser att i vissa fall kan konsekvenser av de tre hamnarna samverka och öka problematiken, störningar och risker. Föreningen påpekar Mälarens betydelse som dricksvattentäkt.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har gjort bedömningar av samverkande störningar, vilket redovisas i ansökan. Med detta yttrande inges Skyddsåtgärder för Mälaren, bilaga 1.

3.3.2 Friluftsförvaltningen Region Mälardalen, Friluftsmiljörådet (aktbilaga 23)

3.3.2.1

Friluftsförvaltningen anser att om alla de försiktighetsåtgärder som påvisas och rekommenderas i underlaget blir av och kontrollen av hamnbyggena och inte minst fartygstrafiken (med adekvata fartyg) verkligen sker tillräckligt noggrant, kan olägenheterna anses vara godtagbara under den tid som anges.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket delar Friluftsförvaltningens uppfattning att olägenheterna blir godtagbara. Detta åstadkommes genom att följande försiktighetsåtgärder kommer att genomföras utöver de som regleras genom de i ansökan föreslagna villkoren:

- Miljökontrollprogram tas fram innan anläggningsarbetena påbörjas. Programmet upprättas i enlighet med förordningen om egenkontroll samt följer och utvecklar de kontrollprinciper som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen till tillståndsansökan.
- Arbetsområdets detaljgränsskizering kommer att ske med antikvarisk och ekologisk medverkan. Eventuella skyddsobjekt kommer att mätas in, sättas ut och om nödvändigt skyddas innan anläggningsarbetena påbörjas.
- Återställningsplan tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.
- Om äldre träd måste avverkas kommer stammarna från dessa om utplaceras i närområdet för att gynna flora och fauna, om denna åtgärd är godtagbar för markägaren.
- Åtgärder för att minimera konflikter mellan båtliv och anläggandet, drift och avveckling av den tillfälliga hamnen föreslås hanteras inom ramen för kontrollprogram och i dialog med berörda föreningar.
- Stigar vars sträckning bryts av hamnen och etableringsområdet kommer att ges nya sträckningar.
- Pråmar och båtar som används för anläggnings- och avvecklingsarbetena kommer att placeras så att de inte hindrar övrig sjötrafik.
- Om möjligt bör bullrande anläggningsarbetena påbörjas under perioden 15 september till och med mars i syfte störningarna ska ha inletts utanför häckningssäsongen för fåglar.
- För att minska spridningen av stendamm ska lastningen av fartyg/pråmar ske genom ett flexibelt rör eller annan lösning med minst motsvarande effekt.

För följdverksamhet genomförs följande:

- Bandtransportören kommer att täckas.
- Där tippning till eller från bandtransportören sker inom etableringsområdet kommer bullerreducerande åtgärder vidtas.
- Omlastningsstationer för bandtransportör placeras på så sätt i terrängen att bullerspridning minimeras. Alternativt kommer buller att dämpas med skärmar.
- Där krossning ovan jord blir aktuellt kommer villkor för omgivningspåverkan innehålls.
- Plats för tippning av bergmassor och lastning från upplag till bandficka vid tunneletableringen kommer att placeras på så sätt i terrängen alternativt skärmas av upplag etc. att bullerspridning minimeras.
- Alla åtgärder som görs på vägnät, såväl förstärkningsåtgärder på befintliga vägar som kompletteringar med nya tillfälliga vägar, kommer att vara reversibla och efter avvecklingen kan de tas bort eller återställas.

Med ovanstående åtgärder och försiktighetsmått menar Trafikverket, i likhet med Friluftsförbundet, att olägenheterna för merparten av de aktiviteter som Friluftsförbundet värnar om är godtagbara. Den allmänna farleden kommer att trafikeras även vintertid och den kommer att hållas öppen vid isläggning. Någon åtgärd som gör det möjligt att korsa rännen finns inte att tillgå varför farleden kommer att vara ett hinder för skridskoåkning.

3.3.3 Föreningen Nej till Västerleden (aktbilaga 30)

3.3.3.1

Föreningen menar att hamnverksamheten och påslaget med arbetstunnlarna inte ska behandlas som ett vägbygge utan som industriell gruvverksamhet och ska från tillstånds- och miljösynpunkt behandlas som sådan.

Trafikverkets synpunkter

Ändamålet med projektet Förbifart Stockholm är att bygga väg, jfr 10 § väglagen. Det berg som måste sprängas loss för att vägtunnlarna ska kunna byggas erhålles som en konsekvens av tunnelarbetena, jfr 30 § väglagen. Något gruvändamål föreligger inte i projektet. Tillstånd till vattenverksamheten och hamnverksamheten i enlighet med detta söks enligt 11 respektive 9 kap miljöbalken.

3.3.3.2

Föreningen motsätter sig att tillstånd och dispenser får tas i anspråk innan domen vunnit laga kraft.

Trafikverkets synpunkter

Av de skäl som angetts i avsnitt 21 i ansökan är det angeläget att verkställighetsförordnande meddelas. Trafikverket framhåller dock att inga tillståndskrävande arbeten kommer att påbörjas innan arbetsplanen vunnit laga kraft. Den prövning detta innebär måste således vara fullt ut genomförd. Trafikverket föreslår att detta intas som villkor i domen.

3.3.4 Föreningen Rädda Lovö (aktbil 31)

3.3.4.1

Föreningen anser att den planerade verksamheten ökar riskerna för föroreningar av vattnet i Östra Mälarens vattenskyddsområde och strider mot bestämmelser i skyddsföreskrifterna.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket ansöker om dispens från de bestämmelser i skyddsföreskrifterna som berörs av verksamheten, och vidtar samtidigt skyddsåtgärder. En sammanställning av planerade skyddsåtgärder för östra Mälarens vattenskyddsområde redovisas i bilaga 1.

Tillsammans med vattenverket har Trafikverket identifierat att med ett djupare förlagt intag till vattenverket minskar man riskerna för att föroreningar i vattnet skall nå vattenverket. Trafikverket kommer att vara villigt att finansiera en sådan åtgärd.

3.3.4.2

Föreningen anser att verksamheten strider mot 1, 6, 8, 11 och 15 §§ i skyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket ansöker om dispens enligt 7 kap miljöbalken från de bestämmelser i skyddsföreskrifterna som verksamheten kräver (se Trafikverkets yrkande 1.6), men åtar sig samtidigt att vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

6 § är inte aktuell, eftersom det inte rör sig om industriell verksamhet i skyddsföreskrifternas mening. Någon hantering av spillvatten, 8 §, och avfallshantering eller upplag, 11 §, kommer inte att bedrivas inom hamnområdet. Inte heller etableras berg- eller grustäkt (15§).

3.3.4.3

Föreningen anser att miljökonsekvensbeskrivningen är vag och ofullständig vad gäller riskbedömningar, säkerhetsbestämmelser och åtgärder.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket delar inte föreningens uppfattning. Miljökonsekvensbeskrivningen motsvarar väl de krav som ställs enligt gällande rätt. Till de uppgifter som lämnats i ansökan lämnas dessutom kompletterande uppgifter genom detta yttrande. Domstolen har att ta ställning till om miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas.

3.3.4.4

Föreningen avser att Trafikverket underskattar riskerna med spolning av sprängstensmassorna och omhändertagande av spolvattnet, med hänsyn till riskerna förenade med stendamm. Föreningen åberopar kommentarer från fil dr Magnus Fürst, f.d. laborator vid Sötvattenlaboratoriet, som bl.a.

anser att texten hur stendamm ska tas omhand är oklar och kortfattad och att den föreslagna våtmarken för kvävereducering sannolikt är underdimensionerad.

Trafikverkets synpunkter

Inget dagvatten kommer att tillföras Mälaren. Allt lakvatten från bergupplag på etableringsområdet och dagvatten från hamnområdet kommer att ledas till spillvattennätet.

Trafikverket är medvetet om risken spridning av stendamm och planerar att vidta åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg via damask.

Med dessa åtgärder bedöms belastningen av stendamm och kväve till omgivande vattenmiljö bli begränsad och konsekvenserna bli obetydliga.

3.3.4.5

Föreningen begär en miljökonsekvensbeskrivning av alla fartygsrörelser som är förknippade med hamnverksamheten och anser att fartygs- och propellerrörelser kommer att mobilisera humuspartiklar, slam och föroreningar i strandkanter och bottnar och grumla upp och förorena Mälervattnet. Vattenverken har redan problem med ökade humushalter och uppgrumling. Riskerna med detta och med grundstötningar och andra fartygsolyckor kan inte bedömas eftersom Trafikverket inte informerat var farleder och mottagande hamnar är belägna.

Trafikverkets synpunkter

Risken för påverkan på Lovö vattenverk från uppgrumling av bottensediment inom hamnområdet har utretts för hamnen i Malmviken. Utredningen har, i kombination med diskussion med Stockholm Vatten angående driftproblematik vid eventuell ökad grumlighet vid vattenverkets intag, visat att detta inte utgör en risk. För övriga hamnlägen än risken, på grund av hamnarnas avstånd till vattenverken samt huvudsaklig vattenströmning, ännu mindre. Lägen för möjliga mottagningshamnar har redovisats i ansökan. För de hamnar som kommer att bli aktuella kommer verksamhetsutövaren för dem att behöva tillse att erforderliga tillstånd finns före bergmassor kan tas emot.

3.3.5 Mälaröarnas Naturskyddsförening (aktbil 22)

3.3.5.1

Föreningen anser att det stendamm som verksamheten alstrar är hälsovådligt och medför stor risk för stendammlunga och lungcancer. I vatten kan stendamm orsaka stor skada på fisk och andra vattenlevande organismer med gälar. Föreningen anser att ansökan är oklar och kortfattad vad gäller frågan om hur stendamm ska tas omhand. Den ordinarie sedimentationsanläggningen måste vara anpassad för att kunna avskilja dammet från vattnet. Föreningen anser att skärm ska byggas innanför pråmarna, som släpper igenom vatten men inte stendamm. Denna beskrivs inte i ansökan. Föreningen anser att spridningen av urlakat stendamm måste förhindras vid spolning, lagring och annan hantering av sprängsten och krossat berg genom att upplagen vallas in. Under vår

och höst kommer stendamm att spridas på alla djup genom den totalcirkulation som då äger rum. Stendamm kan därmed lätt sugas in till Lovö vattenverk.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket är medveten om risken spridning av stendamm och planerar att vidta åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg via damask. För att minska riskerna för spridning kommer spillvattnet från hamnplanen att omhändertas och inte släppas i Mälaren. Lagret av bergmaterial flyttas bort från hamnområdet. Belastningen av stendamm till omgivande vattenmiljö kommer att bli begränsad och konsekvenserna bli obetydliga.

3.3.5.2

Föreningen anser att den föreslagna våtmarken för reducering av kväve sannolikt är underdimensionerad, samt att den för sin funktion kräver att allt stendamm är borttaget ur vattnet.

Trafikverkets synpunkter


Trafikverket har projekterat om denna lösning och kommer att omhänderta dagvattnet från hamnområdet på annat sätt, jfr ovan.

Detta yttrande jämte bilagor inges till domstolen genom e-post samt inges samtidigt via post i 22 exemplar.

Borlänge 31 maj 2012



Anders Bengtsson



Marie Borgblad

Bilageförteckning

1. Skyddsåtgärder för Mälaren
2. Hantering av bergmassor
3. Bullerskydd för hamnar
4. Miljökvalitetsnormer för vatten, hamnar
5. Bedömda förändringar av miljökonsekvenser
6. Ansökan om beslut om betydande miljöpåverkan
7. Alternativa transportvägar