

3.1.8 Stockholms stad genom exploateringsnämnden (aktbil. 258, 320):

Yttrandet från Stockholms kommun som markägare hanteras på samma sätt som övriga sakägare, fastighetsägare och rättighetshavare, jmf redovisningen under punkt 3 ovan.

3.1.9 Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholms stad (aktbil. 145 och 146)

3.1.9.1 Redovisning av åtgärder inom Hansta respektive Sätmaskogens naturreservat

Nämnden anser att Trafikverket ska föreläggas att närmare ange vilka åtgärder som avses utföras inom Hansta respektive Sätmaskogens naturreservat.

Trafikverkets synpunkter:

Trafikverket har inget att erinra mot detta. Planerade åtgärder redovisas i bilaga 6, PM Plan för åtgärder inom berörda reservat.

Det pågår ett arbete i samråd med länsstyrelsen om och i vilken omfattning fornlämningar kommer att utredas inom reservaten. Detta arbete leds av länsstyrelsen.

Vidare pågår ett arbete i samråd med reservatsförvaltaren om att inventera naturmiljön med inriktning på ekologi, växter etc. Detta arbete kommer att vara klart i de delar som rör tillståndsansökningarna före muntlig förberedelse. I andra delar, som kommer att beröras av arbetsplanen, kommer en fullständig beskrivning av påverkan av naturmiljön att vara domstolen till handa före muntlig förberedelse.

3.1.9.2 Redovisning av påverkan på naturmiljön

Nämnden anser att Trafikverket ska åläggas att tydligare redovisa påverkan på naturmiljön där all berörd mark inom natur- och kulturresevatnen beaktas, inte bara de objekt som nämns i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets synpunkter:

En komplettering av utredningar kring naturpåverkan inom reservaten pågår. En kompletterande beskrivning med åtgärdsförslag kommer att redovisas vid muntlig förberedelse.

Trafikverket har för avsikt att ta fram ett ekologiskt kontrollprogram i samråd med tillsynsmyndigheterna. Där beskrivs såväl skadeförebyggande som skadebegränsande åtgärder samt hur dessa kommer att följas upp. I Trafikverkets planer ingår de föreslagna åtgärderna.

3.1.9.3 Tillstånd och dispenser

Nämnden yrkar att samtliga dispens- eller tillståndspliktiga åtgärder enligt föreskrifterna för Hansta och Sätmaskogens naturreservat som krävs för byggandet av Förbifart Stockholm ska prövas av mark- och miljödomstolen, i samband med ansökan om vattenverksamhet, eller i andra hand att Trafikverkets ansökan i vart fall kompletteras med erforderlig utredning för att domstolen ska kunna ta ställning till de yrkanden om tillstånd och dispens enligt reservatsföreskrifter som Trafikverket framställt i ansökan. Nämnden önskar också få tillfälle att yttra sig över förslaget.

Trafikverkets synpunkter:

Trafikverket har i ansökan om tillstånd för grundvattenbortledning ansökt om dispens, och numera också tillstånd, enligt 7 kap. 7 § miljöbalken från reservatsföreskrifter för Sätmaskogens respektive Hansta naturreservat, jmf punkterna 1.9 och 7.2.5 respektive 7.2.8 i ansökan. Dispenserna och tillstånden avser rätten att – trots de förbud som anges i respektive reservatsföreskrift – få vidta sådana åtgärder som kan komma att påverka områdets hydrogeologi.

Trafikverket kompletterar detta bemötande med en plan för alla åtgärder inom berörda reservat. I planen redovisas sökta tillstånd och nödvändiga dispenser samt kompensationsåtgärder kopplade till dessa, åtgärderna redovisas även på bifogade kartor, se bilaga 6, PM Plan för åtgärder inom berörda reservat. Till den muntliga förberedelsen kommer även ett underlag med växt- och djurinventeringar att kunna presenteras.

För åtgärder som är strikt kopplade till genomförandet av arbetsplanen och inte påverkar områdets hydrogeologi – och som således prövas i annan ordning enligt väglagen – kommer Trafikverket att ansöka om dispenser respektive tillstånd hos reservatsförvaltaren.

Trafikverket delar dock nämndens uppfattning att det är viktigt att mark- och miljödomstolen får en så fullständig bild som möjligt av projektets samlade påverkan på miljön och en utförlig redovisning av vilka åtgärder som planeras inom och i anslutning till respektive reservatsområde redovisas i den bifogade PM:en i bilaga 6 .

3.1.9.4 Samlad plan för kompensations- och förstärkningsåtgärder

Nämnden yrkar att Trafikverkets tillstånd för vattenverksamhet, utöver Trafikverkets egna förslag, förenas med ytterligare slutliga villkor innebärande att Trafikverket, i samråd med berörda kommuner och i god tid före byggstart, ska upprätta en samlad plan för kompensations- och förstärkningsåtgärder avseende vägprojektets påverkan på bevarandevärdena i samtliga natur- och kulturresevat.

Trafikverkets synpunkter:

Trafikverket har inget att erinra mot detta. I bilaga 6, PM Plan för åtgärder inom berörda reservat, redovisas hittills framtagen plan.

Inventeringar av naturmiljön har genomförts inom berörda reservat och finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen till respektive tillståndsansökan samt i miljökonsekvensbeskrivningen för arbetsplanen. Vid en fortsatt detaljprojektering av områden inne i naturreservat kommer Trafikverket att redovisa fördjupade inventeringar av växt- och djurliv. Utifrån kunskapen ur dessa fördjupade inventeringar kommer en redovisning av hur projektet påverkar naturmiljön att presenteras; detta underlag kommer att biläggas till ansökan innan den muntliga förberedelsen.

3.1.9.5 Större vattensalamandrar

Innan dränvattnet leds till Stordiket respektive innan Stordiket läggs om ska en plan upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten för att säkra förekomsten av större vattensalamander.

Trafikverkets synpunkter:

Trafikverket har i enlighet med artskyddsförordningen och i samråd med reservatsförvaltaren tagit fram en plan för att restaurera dammar som används av stor vattensalamander. En kompletterande beskrivning med åtgärdsförslag kommer att kunna redovisas vid muntlig förberedelse .

Trafikverket har i ansökan åtagit sig att upprätta en plan för kompensationer inom Hansta naturreservat. Stockholms stad avser att upphäva den del av reservatet som ligger inom vägområdet. Detta sker genom antagande av en ny detaljplan.

3.1.9.6 Kontrollprogram

För störningar under byggtiden som inte är kopplade till den sökta vattenverksamheten yrkar nämnden i första hand att sådana störningar ska regleras i kontrollprogram som Trafikverket ska upprätta i samråd med tillsynsmyndigheten, och i andra hand att Trafikverkets egna villkorsförslag gällande dessa störningar ändras/förtydligas enligt förvaltningens förslag.

Trafikverkets synpunkter:

Trafikverket har i ansökan föreslagit att ramvillkor för s.k. övriga störningar fastställs av mark- och miljödomstolen. Skulle domstolen dela nämndens uppfattning att sådana villkor istället med fördel kan regleras i kontrollprogram upprättat av Trafikverket i samråd med tillsynsmyndigheten så har Trafikverket inget att erinra mot detta. Trafikverket kommer, oavsett hur domstolen beslutar, att i samråd med tillsynsmyndigheten utarbeta ett kontrollprogram inklusive åtgärdsplan och åtgärdsrutiner för att följa upp och vidta åtgärder så att kraven innehålls.

3.1.9.7 Luftburet buller

Trafikverkets föreslagna villkor för luftburet buller ger erforderligt utrymme för att praktiskt kunna hantera överskridanden av både riktvärden för buller och tider genom samråd med tillsynsmyndigheten. Nämnden föreslår att det kontrollprogram som Trafikverket ska upprätta i samråd med berörda tillsynsmyndigheter hanterar frågan om hur föreslagna riktvärden ska förhålla sig till bakgrundsivån i visst område.

Nämnden anser att kriterierna för erbjudandet om tillfälligt boende och andra bullerdämpande åtgärder bör förtydligas.

Trafikverkets synpunkter:

Trafikverket, liksom varje verksamhetsutövare, har en skyldighet att – inom ramen för miljöbalkens hänsynsregler, framför allt ansvarsprincipen i 2 kap. 8 § MB – vidta åtgärder för att minska de skador och olägenheter som kan följa av en verksamhet i den utsträckning det kan anses skäligt och rimligt. Trafikverket kommer att – i samråd med tillsynsmyndigheten – upprätta ett för hela projektet gemensamt kontrollprogram och, med koppling därtill, ett förslag till åtgärdsplan och åtgärdsrutiner för bl.a. hantering av dricksvatten- och energibrunnar, buller, stomljud och vibrationer innefattande samtliga bostäder och lokaler där tyst verksamhet bedrivs. Erbjudandet om tillfällig vistelse gäller för sådana situationer där andra åtgärder inte är möjliga eller inte kan anses rimliga. Jämför även förtydligande av Trafikverkets förslag till bullervillkor enligt punkten 1.2, Villkor 2.9.1 och 2.9.2 ovan.

3.1.9.8 Villkor för stomljud

Nämnden anser att utgångspunkten för villkor avseende stomljud ska vara Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15), med viss av nämnden redovisad justering, innebärande att stomljudsalstrande arbeten får förekomma på lördagar mellan kl. 07.00-19.00 till ett högsta ekvivalent värde om 35 dB(A).

Villkor avseende stomljud utformas så att stomljudsalstrande arbeten ovan jord normalt får förekomma helgfri måndag – fredag mellan kl. 07.00 och 19.00 och under jord mellan kl. 07.00 och 22.00. Sådant arbete får även, efter samråd med tillsynsmyndigheten, förekomma på annan tid och med högre värden. Stomljud som orsakas av borring och bergrensning får överskridas vad gäller helgfri måndag-fredag 07.00 – 22.00.

Trafikverkets synpunkter:

Trafikverket har i denna ansökan föreslagit villkor avseende stomljud som överensstämmer med de villkor som, i varierande grad, tillämpats för såväl byggandet av Norra länken som Citybanan. Naturvårdsverkets allmänna råd om buller är inte bindande utan utgör riktlinjer för bedömningen av vilket buller som normalt bör accepteras vid olika typer av verksamheter. En bedömning i det enskilda fallet om vad som skäligen bör tillåtas kan således motivera avsteg från riktlinjerna. Praxis medger att överskridande av vissa bullernivåer vid bygg- och anläggningsarbeten hanteras genom stegvist åtgärdsförfarande, där erbjudande om tillfälligt boende ingår som möjlig åtgärd. Jämför förtydligande av Trafikverkets förslag till bullervillkor enligt punkten 1.2, yttrandena 2.9.1 och 2.9.2 ovan.

Trafikverket kommer att – i samråd med tillsynsmyndigheten – upprätta förslag till kontrollprogram inklusive åtgärdsplan och åtgärdsrutiner för bl.a. hantering av buller, stomljud och vibrationer innefattande samtliga bostäder och lokaler där tyst verksamhet bedrivs. Tilläggas kan att Trafikverket kommer att, så långt möjligt och rimligt, ta hänsyn till särskilda behov – exempelvis för personer med nattarbete som behöver kunna sova på dagen – även i de fall angivna riktvärden inte uppnås.

Vad avser föreslagna tidsintervall för att få utföra stomljudsalstrande arbeten så är även dessa i enlighet med de villkor som i varierande grad tillämpats för såväl byggandet av Norra länken som Citybanan. Trafikverket har med anledning av inkomna synpunkter analyserat vilka effekter en begränsning av arbetstiden skulle få på projektets framdrift och då kommit fram till att om restriktioner för sprängningar skulle beslutas, exempelvis att sprängningar inte skulle få utföras efter kl. 19 och att stomljudsalstrande arbeten inte skulle få utföras efter kl. 20, skulle det innebära en fördyring av projektet med 200–400 miljoner kr och medföra att produktionstiden, och därmed även tiden för stomljudsalstrande arbeten, förlängs med 30–40 veckor. Kostnaden för den förlorade samhällsnyttan under motsvarande period är då inte medräknad.

Trafikverket står, mot bakgrund av ovan redovisade förhållanden, fast vid tidigare villkorsförslag.



3.1.9.9 Vibrationsvärden

Nämnden anser att utgångspunkter för vibrationsvärden ska vara Svensk standard för sprängningsarbeten (SS 4604866) enligt den utgåva domstolen bestämmer eller särskild överenskommelse med berörda anläggningssägare och att dessa gränsvärden ska utgöra avtalsvillkor för entreprenadarbetena.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har inget att erinra mot innehållet i den justering av utformningen av villkoret som nämnden föreslår och har inledningsvis i detta yttrande föreslagit ändrad lydelse av Trafikverkets i ansökan föreslagna villkor 2.9.3 Vibrationer.

3.1.9.10 Villkor för utsläpp av vatten

Nämnden begär att villkor för utsläpp av vatten ska regleras så att dränvatten och processvatten från tunnlar och andra anläggningar inne i berget under byggskedet – och så länge föroreningshalten så föranleder – ska ledas till spillvattennätet för rening i kommunalt reningsverk. Nämnden anser att dränvatten och processvatten från schakt i jord och berg i anslutning till trafikplatser och tunnelpåslag får användas för skyddsinfiltration utanför spont om kvävehalten inte överskrider tillämplig miljökvalitetsnorm för nitrat i grundvatten och om vattnet inte bidrar till att grundvattenkvaliteten försämrars. I annat fall ska vattnet, beroende på föroreningsgrad, avledas till dagvattennätet eller spillvattennätet enligt villkor som ska upprättas för respektive trafikplats i samråd med huvudmannen för VA och tillsynsmyndigheten.

Trafikverkets synpunkter:

Trafikverket behöver före byggstart komma överens med tillsynsmyndigheten om vilka kvalitetskrav som ska vara uppnådda för att dränvatten och processvatten från schakt i jord och berg ska få återinfiltreras utanför schakt. Dessa ska sedan utgöra krav för entreprenören. Förutom kvävehalten ska övriga föroreningar som kan förknippas med entreprenadarbeten eller lokala förutsättningar på platsen beaktas. Grundvattenkvaliteten vid planerade schakter undersöks för närvarande inom den pågående projekteringen. Vid utformningen av kvalitetskraven anser Trafikverket att förutsättningen att vattnet rinner tillbaka till schakten, och merparten av föroreningarna därmed inte sprids, bör beaktas. Att leda bort vattnet och istället infiltrera renvatten kan i vissa fall motverka hushållning med vattenresurser samt skapa en föroreningsspridning. Trafikverket anser också att de lokala grundvattenförhållandena behöver beaktas där grundvattnets värde för nyttjande och naturmiljö bör beaktas.

Trafikverket anser av ovanstående anledning att det är befogat att ha andra kvalitetskrav på dränvatten som tillförs grundvattenmagasin i jord kring tunnlar eller tillförs ytvattenrecipienter.

3.1.9.1 Huddinge kommun (aktbil. 258, 320)

Yttrandet från Huddinge kommun som markägare hanteras på samma sätt som övriga sakägare, fastighetsägare och rättighetshavare, jmf redovisningen under punkt 3 ovan.

3.1.10 Miljönämnden i Huddinge kommun (aktbil. 195)

3.1.11.1 Tillstyrkan

Huddinge kommun tillstyrker ansökan. Trafikverket bör utreda förekomsten av eventuella föroreningar på fastigheten Kungens kurva 1:4 där Statoil Kungens kurva idag är belägen och Kungens kurva 1:2 där det eventuellt tidigare legat en bensinstation. Det är viktigt att ytterligare undersökningar av marken görs vid trafikplats Kungens kurva där förorenad mark påträffats.

Trafikverkets synpunkter:

Inventering av potentiellt förorenade områden inom eller i närheten av Förbifart Stockholms sträckning genom etapp Kungens kurva har genomförts. Fastigheter har identifierats bl a genom sökning i Stockholms Länsstyrelses MIFO-databas samt genom kontakt med Stockholm och Huddinge kommuns miljö- och hälsoskyddsförvaltningar.