



Huddinge kommun
141 85 Huddinge

Parter: Staten genom Trafikverket

Målet gäller: tillstånd för bortledning av grundvatten samt arbete i ytvattenområde m.m. med anledning av anläggandet av väg 259 i samband med utförandet av projekt Tvärförbindelse Södertörn delen Masmo-västra Jordbro

Bifogad handling har kommit in till domstolen.

Vill ni lämna ett yttrande?

Ni får nu tillfälle att yttra er över det som står i handlingen. Vill ni göra det ska yttrandet vara skriftligt och komma in till domstolen **senast den 31 januari 2024**.

När ni skickar in yttrandet

Uppge ert namn, målnummer M 6402-22 och det telefonnummer som ni kan nås på. Lämna också e-postadress, så att vi framöver kan skicka handlingar i målet via e-post.

Skicka gärna in handlingar till domstolen digitalt, helst i PDF-format. De behöver då inte lämnas på annat sätt. På www.domstol.se/skickadigitalt finns information om hur ni kan lämna in handlingar digitalt.

Har ni frågor?

På webbplatsen finns information om domstolen och om handläggningen. Kontakta oss gärna vid frågor – ni når oss via e-post mmd.nacka.avdelning3@dom.se eller per telefon 08-561 656 30.

Anna Liljeros

Bifogade handlingar: aktbilaga 113

Ärendenummer
TRV 2021/54284

Vänligen ange alltid detta diarienummer
vid kontakter med Trafikverket

Dokumentdatum
2023-11-23

Kopia till
Diariet

NACKA TINGSRÄTT
Avdelning 3

INKOM: 2023-11-23
MÅLNR: M 6402-22
AKTBIL: 113

mmd.nacka.avdelning3@dom.se

Trafikverket ansökan om tillstånd för vattenverksamhet avseende anläggandet av väg 259. Ert mål nr M 6402–22

Med anledning av tingsrättens föreläggande i aktilaga 112 inkommer Trafikverket härmed med yttrande i målet.

Aktbilaga 95 Fastigheterna Anoden 2 och 5

Trafikverket noterar upplysningen om ägarövergång.

Aktbilaga 101 SGI

Trafikverket noterar att SGI inte har några synpunkter.

Aktbilaga 104 Bygglövs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommun

Yttrandet föranleder ingen kommentar från Trafikverkets sida.

Aktbilaga 106 Naturskyddsföreningen Huddinge

Yttrandet föranleder ingen kommentar från Trafikverkets sida.

Aktbilaga 107 Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Botkyrka kommun

Angående de frågor kring hantering av massor som lyfts av nämnden så kommer Trafikverket att vid huvudförhandlingen att redovisa en masshanteringsplan. Detta gäller även det förslag till kontrollprogram som sedan färdigställs i samråd med tillsynsmyndigheten.

Risken för förorenings-spridning till Albysjön via Glömstadiket och dagvattentunnel är identifierad av Trafikverket och i de entreprenader där sådan spridning kan riskeras så kommer marken att provtas inför arbeten med schakt.

Glömstadiket kommer delvis flyttas till ett nytt läge i dalgången och schakt i den gamla dikesfåran kan där göras utan risk för spridning via diket.

Angående föroreningar vid Vårbybron har Trafikverkets uppmärksammat detta genom provtagning samt av länsstyrelsen. Detta omhändertas dock i mål M 188–22 vid denna domstol som rör tillstånd för projektets vattenverksamhet vid bland annat Vårbybron.

Aktbilaga 108 Länsstyrelsen Stockholm

Bemötandet följer länsstyrelsens rubriksättning.

Ändring av ansökan

Vad gäller den ändring av ansökan som berör trafikplats Slätmosse så har området för de tillfälliga nyttjanderätterna blivit större än vad som redovisades i ursprunglig ansökan vad gäller intrånget i Slätmosse våtmarksområde. Själva intrånget i våtmarksområdet uppkom dock redan med tidigare behov av ytor där markåtkomst sker med stöd av vägplan. Eventuell kompensation för intrånget hanteras således i sin helhet inom vägplanprocessen.

Yrkande 1.1 p)

Trafikverket anser att det ursprungliga yrkandet är tydligt i sin utformning men om mark- och miljödomstolen delar länsstyrelsens uppfattning om otydlighet så föreslås nedanstående alternativyrkande:

p) för anläggandet av brunnar för uttag av grundvatten avseende tillfällig vattenförsörjning av byggplatsetableringen under byggskedet.

Avseende uttagsmängd hänvisas till tabell 10–2 i ”PM Yt- och grundvatten”, bilaga D1 till ansökan. Uttaget anges här till cirka 0,5 l/s.

Villkor 9

Trafikverkets förslag till villkor 9 är numera utformat så att länsstyrelsen själva har möjlighet att föreskriva larm- och åtgärdsnivåer för andra områden än de som Trafikverket föreslår.

Trafikverket anser dock att ett sådant arbetssätt är olämpligt för generella områden med naturmark. Ansättande av larm- och åtgärdsnivåer till kontrollprogram började, så vitt Trafikverket erfar, i samband med tillståndsprövningen av Citybanan. Det dåvarande Banverket föreslog då och tog även fram kvartersvisa beskrivningar av byggnadernas grundläggning inom områden med lös lera. Man föreslog då dessutom åtgärdsnivåer där skyddsinfiltation skulle sättas in i syfte att förhindra skadlig marksättning. Sådana nivåer användes även för öppna eller övre grundvattenmagasin där nivåerna riskerade att sjunka under nivån för trärustbäddar eller pålavskärningsnivå för träpålar. Syftet var alltså att sätta styrande nivåer när en omedelbar eller snabb skadeutveckling riskerade att uppkomma. Larmnivån indikerade att risken för skada ökat och åtgärdsnivån indikerade typiskt sett ett behov av skyddsinfiltation. Någon sådan motsvarighet till skaderisk eller skadehantering förekommer generellt sett inte inom naturmark.

Inom det generella kontrollåtagandet i enlighet med förslaget till villkor 22, som även inbegriper naturmark, ingår dessutom redan att analysera och rapportera de kontroller som görs inom de olika mätprogrammen. Ett naturligt underlag för analys inför byggstart är då de historiskt uppmätta grundvattennivåerna och dess årstidsvariation. Dessa utgångsvärden blir då en form av kontrollnivåer som indikerar att avvikande mätvärden behöver analyseras för bedömning av orsak och konsekvens. Inom analysarbetet ingår därmed en bedömning av åtgärdsbehovet som då inte behöver en ytterligare specifik ansatt nivå för att initieras.

Villkor 11

Trafikverket delar inte länsstyrelsens bedömning att förslaget till villkor 11 inte även tar hänsyn till Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Påverkan från permanent grundvattensänkning över stora områden

Under rubriken "Ett rikt växt- och djurliv" på s. 165 i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga B1 till ansökan, redovisas inverkan på det i miljökonsekvensbeskrivningen rubricerade miljökvalitetsmålet. Här anges följande:

De planerade vattenanläggningarna längs med vägen innebär ytterligare negativ påverkan på vattenområden i de berörda vattendragen och våtmarkerna. Den sökta vattenverksamheten medför även negativ påverkan på grundvattenkänsliga NVI-objekt. Den ekodukt som byggs i närheten av trafikplats Flottsbro och faunapassagerna i anslutning till Slätmossendiket mildrar de negativa konsekvenserna. Den våtmark som anläggs som kompensationsåtgärd i Stensättradalen bidrar även till positiva effekter för växt- och djurlivet och därmed även för miljömålet. Sammantaget bedöms sökt verksamhet både bidra till och motverka måluppfyllelse av miljökvalitetsmålet.

I ansökans miljökonsekvensbeskrivning redovisas således en viss negativ påverkan för vissa naturområden. Detta utvecklas mer i de områdesvisa avsnitten 6 – 8 i samma miljökonsekvensbedömning. Dessa beskrivningar pekar på att utströmningsområden kan påverkas och minska i omfattning. Områden med arter som är beroende av riklig utströmning av grundvatten kan då minska i utbredning, men detta innebär en marginell påverkan sett ur perspektiv av ekosystemtjänster. Generellt är inströmningsområden dominerande och i inströmningsområden blir det inte någon påverkan på ytligt grundvatten.

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Ebbadalsdiket kan sommartid ha mycket låga flöden. Trafikverket kommer, för att eliminera risken att försämra status på kvalitetsfaktornivå, inte leda vatten till Ebbadalsdiket över ett totalkväve på 2,5 mg/l.

Länshållningsvatten

Utifrån de åtaganden och de föreslag till villkor, samt presenterad utformning, så menar Trafikverket att det framgår att verksamheten inte ger upphov till en sådan ökad förorening eller störning som innebär att vattenmiljön försämras på ett otillåtet sätt eller har sådan betydelse att det äventyrar möjligheten att

uppnå den status eller potential som vattnet ska ha enligt en miljökvalitetsnorm. Trafikverket har vid val av parametrar för kontroll av vattenkvalitet i länshållningsvatten utgått ifrån Stockholms stads ”Hantering av länshållningsvatten; med avledning till yt- eller grundvatten, 2022-06-07”, och vidhåller valet av dessa.

Ersättning

Trafikverket noterar länsstyrelsens ersättningsanspråk och i samband med huvudförhandlingen i målet så kommer Trafikverket att ta slutlig ställning till länsstyrelsen samlade ersättningsanspråk.

Aktbilaga 109 Fabege

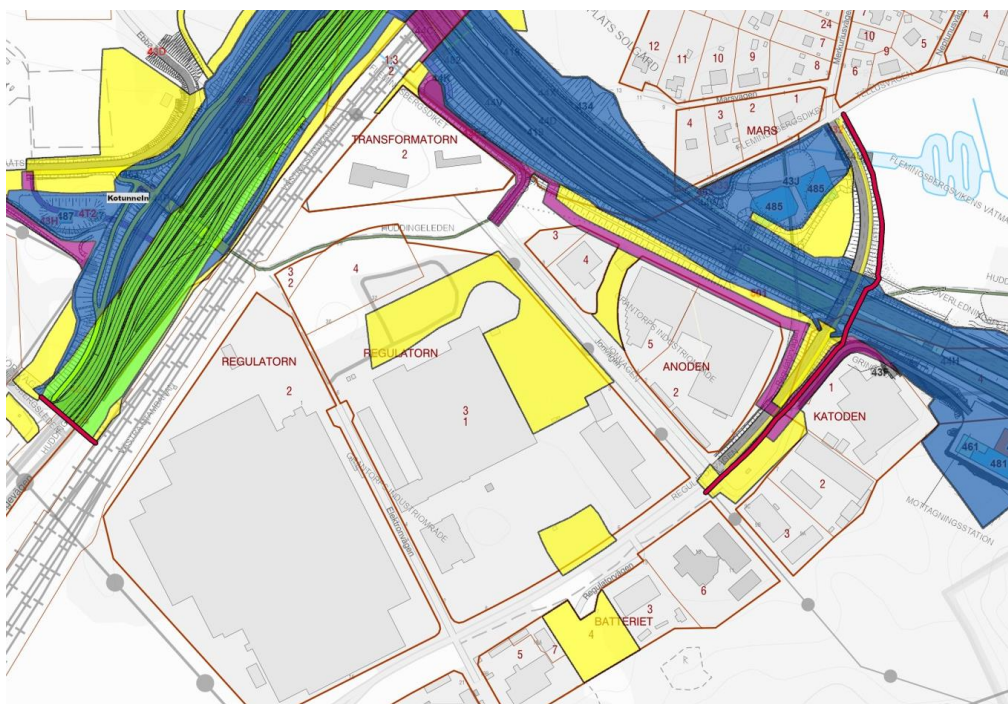
Bemötandet följer Fabeges rubriksättning.

2.1 Huddinge Anoden 4

Trafikverket noterar att fastigheten redan är upptagen i sakägarförteckningen. Vad gäller de buller- och vibrationsnivåer som förväntas uppstå inom Anoden 4 till följd av byggtrafiken så hänvisar Trafikverket till det som anförts nedan angående denna typ av störning på Fabeges övriga fastigheter.

3.1 Inledning

Trafikverket hänvisar till figur 1 med anledning av Fabeges behov av ett förtydligande kring var inom deras fastigheter som Trafikverket planerar att anlägga etableringsområden.



Figur 1. Av figuren framgår läget för Fabeges fastigheter Anoden 4, Regulatorn 2–4 och Batteriet 3–4 i förhållande till vägplanens permanenta vägrättsområden (blått), tillfälliga nyttjanderätter (gult) och områden med inskränkt vägrätt (lila). På bilden framgår även läget idag för Huddingevägen och Västra stambanan (grönt). Figuren belyser även sträckningarna för Elektronvägen, Regulatorvägen och Jonvägen.

Trafikverket vidhåller sin bedömning att de bulleralstrande arbetena som uppkommer vid vattenverksamheten inte kommer överskrida de ekvivalenta ljudnivåer som Trafikverket åtagit sig att innehålla i de nuvarande förslaget till villkor 14. Bedömningen baseras på de beräkningar som redovisas i Miljökonsekvensbeskrivning, bilaga B1 till ansökan, där beräkningar skett för de platser där de mest omfattande bullrande arbetena i samband med vattenverksamheten kommer att utföras. Det bör då noteras att dessa beräkningar gjorts utan att beakta de möjliga skyddsåtgärder som kan vidtas. Sådana åtgärder behöver anpassas till den rådande situation vid byggstart. Exempelvis kommer den höga byggnaden som är under uppförande inom Regulatorn 4 att påverka ljudbilden i området.

3.2.1 Det "vattenrättsliga" sakägarbegreppet

Trafikverket delar i huvudsak Fabeges beskrivning över hur sakägarbegreppet ska tolkas vid denna typ av tillståndsprövningar. Bolaget missar dock en viktig distinktion och det är denna som Trafikverket vill belysa genom användandet av begreppet "vattenrättsliga sakägare". En sådan sakägare omfattas nämligen av rättegångskostnadsregeln i 25 kap. 2 § miljöbalken. Vid denna typ av tillståndspliktiga grundvattenbortledningar tolkar Trafikverket detta sakägarbegrepp utifrån 9 kap. 2 § 3 p. restvattenlagen där det framgår att vattenverksamhet ska anses beröra en viss fastighet när verksamheten kan medföra skador på mark eller vatten som tillhör fastigheten, på byggnader eller anläggningar som finns på fastigheten eller på fastighetens användningssätt. Det vattenrättsliga sakägarbegreppet kräver således en risk för att en skada ska kunna uppkomma på en viss fastighet från själva grundvattenbortledningen. Om man på detta sätt kvalificerar sig som vattenrättslig sakägare har man även rätt till ersättning för det arbete som läggs ned på den miljöfarliga verksamheten inom ramen för vattenverksamheten¹.

Men det är givetvis så att det kan finnas en risk för att en fastighetsägare eller annan fysisk eller juridisk person kan tillfogas en skada eller utsättas för annan olägenhet genom miljökonsekvenser från den tillståndssökta verksamheten utan att denna risk eller olägenhet överhuvudtaget kan hänföras till omgivningspåverkan från vattenverksamheten. Detta kan till exempel gälla bostadshyresgäster och vara fråga om sådana skador och olägenheter som isolerat kan uppkomma från buller och vibrationer. I dessa fall är man också sakägare vid tillståndsprövningen och har då till exempel rätt att överklaga. Men man omfattas inte av rättegångskostnadsregeln i 25 kap. 2 § miljöbalken.

Även om dessa distinktioner många gånger är svåra att upprätthålla är skiljelinjen ändå viktig för den totala förståelsen av miljöbalkens sakägarbegrepp

¹ Jfr Mark- och miljööverdomstolens dom den 10 april 2013 i mål nr M 8378–12

och då särskilt vad gäller frågan om rätten till rättegångskostnader. Så oavsett om lagstiftarens ambition är att miljöbalkens sakägarbegrepp ska vara enhetligt för samtliga prövningar enligt balken och dessutom tillämpas generöst så föreligger det betydande skillnader i sakägarkollektivet kring rätten till ersättning för rättegångskostnader vid dessa tillståndsprövningar för vattenverksamhet.

3.2.2 Separatorm 1 innefattas inte i påverkansområdet

Trafikverket delar inte Fabeges definition av påverkansområde. Fastigheten Separatorm 1 är belägen på betydande avstånd från de arbeten som innebär grundvattenbortledning och fastigheten kommer inte heller att påverkas varifrån sådant buller eller sådana vibrationer som kan anses ha ett samband med vattenverksamheten. Detta framgår mycket tydligt av figur 11 och 10 i bilaga B1.3 "Kartor-Utredning byggbuller" till miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket hänvisar dit. Återigen bör det betonas att dessa beräkningar skett utan hänsyn till möjliga skyddsåtgärder. Det har tidigare dessutom konstaterats att Separatorm 1 ligger utanför påverkansområdet för den grundvattenbortledning som sker för anläggandet av trafikplats Solgård.

Det är till viss del oklart vad Fabege menar med lokutionen "vattenverksamhetens och dess följdverksamheters påverkansområde" men som Trafikverket förstår det menar bolaget här - förutom de områden som påverkas från det buller och de vibrationer som kan anses uppkomma från de anläggningsarbeten som innebär grundvattenbortledning – även den eventuellt bullrande och vibrerande verksamhet som kommer att bedrivas på de ytor på för tillfälliga nyttjanderätter som ianspråk tas på och intill Fabeges fastigheter i enlighet med vägplanen för Tvärförbindelse Södertörn. Dessa tillfälliga nyttjanderätter framgår bland annat av figur 1 ovan. I sin definition av påverkansområde verkar Fabege även inbegripa det buller och de vibrationer som uppkommer från transporter både inom dessa nyttjanderättsområden och också till samt från dessa områden. Dessa transporter kommer då att ske på de allmänna vägarna Jonvägen och Regulatorvägen, se även här figur 1. Elektronvägen är dock inte längre aktuell för denna typ av transporter.

De anläggningsarbeten under mark som bedrivs för Tvärförbindelse Södertörn till exempel vid trafikplats Solgård i form av tunnlar, bergskärningar, anläggandet av dagvattenanläggningar m.m. sker inte med ett syfte att tillgodogöra sig grundvatten. Syftet med dessa arbeten är att bygga de anläggningar som behövs för den nya väg 259. Inom ramen för denna verksamhet behöver Trafikverket således ett tillstånd för vattenverksamhet avseende den grundvattenbortledning som blir nödvändig för att dessa arbeten med anläggandet av en väg under mark ska kunna ske i torrhet. Detta och endast detta är orsaken till den nu förevarande tillståndsprövningen hos mark- och miljödomstolen till exempel vad gäller trafikplats Solgård.

Det är således inte vattenverksamheten i sig som genererar behovet av undermarksarbetena och de är inte heller vattenverksamheten som är orsaken till

dessa undermarksarbetens omgivningspåverkan. Den verksamhet som således kommer att bedrivas på de tillfälliga nyttjanderätterna inbegripen transporter inom samt till och från dessa områden är således endast en följd av den byggverksamhet för väg 259 som regleras inom ramen för vägplanen. Här inbegrips givetvis även de vägarbeten som inte behöver ske under mark. Verksamheten på nyttjanderättsområdena samt transporterna till och från dessa områden har således ingen koppling till vattenverksamheten utan är istället en konsekvens av vägbyggnationen.

Så oavsett om Separatoren 1 kommer att påverkas av transporter till och från anläggningsarbetena för Tvärförbindelse Södertörn så är denna påverkan ingenting som ska regleras inom ramen för denna tillståndsprövning. Separatoren 1 är således inte att betrakta som sakägare vid denna prövning.

3.2.3 Obebyggda fastigheter ingår inte i det "vattenrättsliga" sakägarbegreppet

Trafikverket har som sagt god kännedom om bestämmelsen i 9 kap 2 § restvattenlagen. Vad gäller obebyggda fastigheter så måste dock presumtionen vara att sådana fastigheter inte kan anses vara berörda av en vattenverksamhet för grundvattenbortledning. Men givetvis kan en sådan obebyggd fastighet tas upp i en sakägarförteckning och betraktas som vattenrättslig sakägare om fastighetens ägare till exempel kan visa att fastigheten berörs trots avsaknaden av en byggnad eller anläggning. Det är således nu upp till Fabege att i så fall föra ett sådant resonemang kring Batteriet 4. Vad gäller Regulatorn 4 så bör denna fastighet nu upptas i sakägarförteckningen eftersom den fastigheten numera får anses vara bebyggd.

3.3 Yrkanden

Trafikverket vidhåller att Fabege inte har skiljelinjerna klara för sig beträffande den prövningen av Tvärförbindelse Södertörn som sker i vägplan enligt väglagen respektive vid tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken. Bolagets resonemang kring påverkan från verksamheter på nyttjanderättsområden och transporter är ett tydligt tecken på detta. Fabege synes här mena att alla miljökonsekvenser från vägbyggnationen ska kunna prövas inom ramen för denna tillståndsprövning. Men som Trafikverket försökt att förklara ovan är syftet med de nu aktuella anläggningsarbetena under mark inte att tillgodogöra sig grundvatten. Syftet är att bygga väg. Den tillståndspliktiga kvittblivningen av grundvatten som nu är i fråga har som sagt endast det syftet att dessa anläggningsarbeten under mark ska kunna ske i torrhet. Att då koppla alla miljökonsekvenser från denna vägbyggnationen till Trafikverkets behov av kvittblivning för grundvatten faller på sin egen orimlighet.

I detta sammanhang bör det också lyftas fram att i MÖD 2007:50 så meddelade den dåvarande Miljööverdomstolen sitt avvisningsbeslut den 20 april 2007. Järnvägsplanen för projekt Citybanan fastställdes dock först den 22 maj

2008 och planen fick sedan laga kraft hos regeringen den 4 december samma år. I MÖD 2007:50 prövade således Miljööverdomstolen tillstånden enligt miljöbalken innan det förelåg både en fastställd och också laga kraft vunnen järnvägsplan.

I förevarande prövning gäller istället det omvända förhållandet. Vägplanen är redan fastställd och mark- och miljödomstolen kommer inte heller att meddela de aktuella tillstånden innan denna vägplan vunnit laga kraft. I domskälen till MÖD 2013:8 så konstaterar nämligen Mark- och miljööverdomstolen följande:

Av 11 kap. 23 § 2 miljöbalken framgår att tillstånd ska lämnas till bland annat vattenverksamheter som avser anläggande av broar för järnväg vars anläggande har prövats i särskild ordning, om inte något annat följer av 2 kap. 9 § miljöbalken. Syftet med bestämmelsen, som hämtat sitt mönster från 3 kap. 6 § vattenlagen (1983:291), är att undvika dubbelprövning av viss vattenverksamhet som ingår som del av en större verksamhet vars tillåtlighet prövas av andra myndigheter än mark- och miljödomstolen. För att undvika motstridiga beslut är domstolen bunden av den tidigare bedömningen att verksamheten är tillåten. Av förarbetena till bestämmelsen framgår att om prövningen av vattenverksamheten sker före det att den andra verksamheten prövas gäller inte undantagen i paragrafen (prop. 1997/98: 45 del 2 s. 144). I samband med bestämmelsens införande i vattenlagen anförde Lagrådet att undantagen i bestämmelsen fick antas vila på den förutsättningen att den tillåtlighetsbedömning som annars skulle ha utförts av domstolen på ett betryggande sätt skett hos berörd myndighet.

Lagrådet underströk vikten av att den förutsättningen verkligen blir uppfylld samt anförde att den vattenrättsliga prövningen ska vara fullständig vid en omvänd ordningsföljd mellan prövningarna (prop. 1981/82:130 s. 281–282).

Förutsättningen för denna tillståndsprövning skiljer sig således betydligt från de förhållanden som gällde vid den dåvarande Miljööverdomstolens prövningen i MÖD 2007:50.

3.4 1. Yrkande om komplettering

a-c) Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

d) Påverkan från trafikbuller får hanteras inom ramen för tillsyn.

e-h) Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

k) Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning. Som framgår av den bilaga 3 för Flemingsbergsdikets omledning som bifogades Trafikverkets bemötande av de yttranden som inkommit med anledning av domstolens kungörelse så kommer ledningar för vatten, avlopp, dagvatten och skyfallsledningar att korsa Tvärförbindelsen vägar. Skyfallsledningen kommer projekteras av kommunen och Trafikverket samordnar, utför ledningsläggningen under planerad väganläggning. Dagvattenledningen dimensionerades utifrån ett ursprungligt antagande att även flödet från Glömstadalen skulle passera under Tvärförbindelsen och inte som nu längs dess norra sida. Flödet beräknades i

modellverktyget MIKE Urban och dagvattenanläggningen dimensionerades för ett 50-årsregn. Dimensioner på ledningar och trummor, kulverts redovisas i den tekniska beskrivningen, bilaga C till ansökan.

l) Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning. Det är korrekt som Fabege påpekar att vägplanens tillfälliga nyttjanderätter inte omfattar fastigheten Regulatorn 2, se figur 1 ovan.

m) Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning. Trafikverket ställer sig här frågande till bolagets inställning att en riskanalys avseende markföroreningar och risk för mobilisering av föroreningar i grundvattnet saknas. I det tekniska underlaget redovisas bland annat i den analys som framgår i avsnitt 8.3.4 i "PM Yt- och grundvatten", bilaga D1 till ansökan, att:

...risken för mobilisering av föroreningar bedöms som påtaglig.

Att en byggtreprenör provtar och hanterar mark- eller grundvattenföroreningar inom sin byggande verksamhet är knappast något unikt arbetsätt utan något som regelmässigt sker och resultatet av provtagningen kommer här att redovisas tillsynsmyndigheten inom ramen för kontrollprogram

3.6 3. Yrkandet om villkor för kontrollprogram

a-b) Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

d) Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

f) Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.7 4. Yrkandet angående villkor 4 i ansökan

Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.8 5. Yrkandet angående villkor 5–6 i ansökan

Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.9 6. Yrkandet angående villkor 8 i ansökan

Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.10 7. Yrkandet angående villkor 13 i ansökan

Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.11 8. Yrkande om individuellt satta bullervillkor för fastigheterna Regulatorn 3 och 4

Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.12 9. Yrkande om att villkor om buller, stomljud och vibrationer även ska tillämpas för Trafikverkets verksamhet inom Etableringsytorna

Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.13 10. Yrkandet angående villkor 14 i ansökan

Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.14 11. Yrkandet angående villkor 17 i ansökan
Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.15 12. Yrkandet angående villkor 18 i ansökan
Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.16 13. Yrkandet angående villkor 21 i ansökan
Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.18 15. Yrkande om tid för oförutsedd skada
Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning.

3.19 Ersättning för rättegångskostnader

Trafikverket kvarstår vid sin tidigare bedömning och myndigheten kommer att i samband med huvudförhandlingen vidareutveckla sitt synsätt på Fabeges rätt till rättegångskostnader.

4 TRAFIKVERKETS JUSTERADE VILLKOR

Fabeges påpekanden i denna del föranleder ingen kommentar från Trafikverkets sida.

5 DEN FÖRÄNDRADE VATTENVERKSAMHETEN

Trafikverket hänvisar här till det som anförs i punkt 3.4.1. k) ovan

6 AVSLUTANDE SYNPUNKTER

Trafikverket noterar Fabeges synpunkter, men hänvisar här till det som anförts ovan.

Aktbilaga 111 Kommunstyrelsen Huddinge kommun

Bemötandet följer kommunens rubriksättning.

Specifika synpunkter naturvård

Redan då idén till Stensättra våtmark togs fram fanns syftet att kunna leda rent grundvatten (så kallat dränvatten) som läcker in i Flemingsbergstunneln under driftskedet till våtmarken. Notera att detta grundvatten till stora delar redan idag avrinner mot Stensättradalen och till del via dikessystem till Stensättradiket. Att återcirkulera vattnet till Gullarängen för vidare avrinning ned till den stora våtmarken är alltså att efterlikna det naturliga systemet.

Något industri-, infrastruktur eller dagvatten kommer inte avledas till våtmarken utan dränvattnet utgörs uteslutande av inläckande grundvatten som tas om hand och avleds i ett ledningssystem helt separerat från vägdagvattnetsystemet. Grundvattnet riskerar således inte att förorenas vid ett eventuellt utsläpp i samband med vägtrafikolycka och kommer inte heller att belastas av föroreningar vanliga i vägdagvatten. Inledningsvis kommer dränvattnet att vara påverkat av kväverester från byggskedet. Det separata ledningssystemet

för dränvattnet leds till en pumpstation nere i tunneln och där kommer vatt-
net kontinuerligt provtas för analys. Vad som sedan är acceptabla nivåer be-
stäms i samråd med tillsynsmyndighet.

Vid framtagandet av detta yttrande har bl.a. deltagit teknisk specialist hyd-
rogeologi Anders Berzell och miljöspecialist Eva Emell.

Med vänlig hälsning

Ulf Edling
Verksjurist