

Nacka tingsrätt

Mark- och miljödomstolen, avdelning 4

YTTRANDE

Mål nr M 598-17, Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, angående tillstånd till bortledning av grundvatten med anledning av anläggande och drift av tunnelbana från Odenplan till Arenastaden m.m.

Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana ("SLL") har tagit del av domstolens föreläggande den 20 mars 2018 och aktbilaga 459-460, 474-479, 481-505. SLL yttrar sig enligt följande, utifrån vad som anförts i respektive aktbilaga. Utöver bemötande av ovan angivna yttranden samt domstolens föreläggande inkommer SLL även med vissa kompletterande uppgifter.

A. Kompletteringar

A.1 Infiltrationstest

SLL ger härmed in rapport från infiltrationstester utförda vid Norra begravningsplatsen, norra sänkan, Bilaga 1.

Två infiltrationstester har utförts på västra respektive östra sidan av spårområdet. Testerna har utförts med ett litet övertryck, dels eftersom grundvattenytan redan ligger nära markytan, dels för att erhålla respons från testet relativt snabbt. Testerna bekräftar vad SLL tidigare anfört, nämligen att infiltration fungerar väl som skyddsåtgärd för att motverka skadliga grundvattennivåsänkningar.

A.2 Rapport om erfarenheter från Citybanan

SLL inkommer härmed med rapport avseende SLL:s erfarenheter gällande tillfällig vistelse från projekt Citybanan, Bilaga 2.

I enlighet med vad SLL tidigare anfört framgår av erfarenheterna från projekt Citybanan att det är få av de som erbjuds som utnyttjar möjligheten till tillfällig vistelse. Vidare framgår att fler personer ansåg det vara störande, och utnyttjande möjligheten till tillfällig vistelse i större utsträckning, vid längre och mer omfattande störningar. Andelen som nyttjade tillfällig vistelse var lägre för personer som stördes av högre nivåer under kortare perioder av antingen stomljud eller luftburet buller (inomhus) och som hade fått tillräcklig information i god tid på förhand.

Som SLL även tidigare anfört framgår att erfarenheter från Citybanan visar på att tillfällig vistelse för skolor och förskolor inte är en ändamålsenlig lösning. Både föräldrar och pedagoger ansåg inte att tillfällig vistelse var en bra lösning då detta kunde ge upphov till oro hos barnen och medföra logistiska problem för såväl föräldrar som pedagogerna. Istället visade det sig vara mer effektivt att föra en dialog med skolorna i syfte att i samförstånd nå ändamålsenliga lösningar.

B. Kristina Jonsson m.fl. (aktbilaga 460)

Kristina Jonsson m.fl. godtar nu SLL:s förslag till bullervillkor och att tiden för anmälan av oförutsedd skada bestäms till tio år, och i vidhåller i övrigt sin inställning med avseende på utformningen av villkor m.m. som redovisats i yttrande den 6 oktober 2017.

SLL noterar ovanstående och har inget ytterligare att anföra i detta avseende.

C. Rodamco Handel AB (aktbilaga 474)

Rodamco Handel AB (Rodamco) påtalar risken för spridning av klorerade lösningsmedel vid Rodamcos fastighet Nationalarenan 6 och att risken för spridning av klorerade lösningsmedel bör omfattas av kontrollprogram.

SLL har inget att erinra mot Rodamcos synpunkter. Som bland annat framgår av SLL:s yttrande den 9 februari 2018 kommer frågor rörande risker för spridning av klorerade lösningsmedel att ingå i kontrollprogrammet.

D. BRF Vimpeln 16 (aktbilaga 475)

BRF Vimpeln 16 påpekar att fel fastighet har markerats i kartunderlaget som har getts in som bilaga 3 till förslag till kontrollprogram för grundvatten tillsammans med SLL:s yttrande den 9 februari 2018.

SLL menar att fastigheten Vimpeln 12, som ägs av bostadsrättsföreningen Vimpeln 16, är upptagen i sakägarförteckningen då den har känsliga servisledningarna. Byggnaden är grundlagd på fast mark. Byggnaden är därför inte bedömd som känslig och finns därför inte med som utpekade objekt i bilaga 3 till förslag till kontrollprogram.

E. Käppalaförbundet (aktbilaga 481)

Käppalaförbundet anför att avsnitt 4.1 i PM Miljökvalitetsnormer för ytvatten, som gavs in tillsammans med SLL:s yttrande den 9 februari 2018, bör kompletteras med av Käppalaförbundet föreslagen skrivning rörande hantering av länshållningsvatten.

SLL har inget att erinra mot Käppalaförbundets synpunkter.

F. BRF Kejsarkronan 11 (aktbilaga 482)

BRF Kejsarkronan 11 ansluter sig till yttrande från Humlegården Fastigheter AB (aktbilaga 393) avseende stomljud och vibrationer. BRF Kejsarkronan 11 anför att föreningen upplever vibrationer och kraftiga skakningar, framför allt tidig morgon och sen kväll. Föreningen önskar att dessa skakningar och vibrationer undersöks och att fastigheterna tillhöriga föreningen (fastigheterna Kejsarkronan 37 och Kejsarkronan 38) inventeras och besiktigas.

SLL noterar att BRF Kejsarkronan 11 ansluter sig till Humlegården Fastigheter AB:s yttrande, och hänvisar till SLL:s bemötande av dessa synpunkter i bland annat SLL:s yttrande den 9 februari 2018.

SLL vill vidare framhålla att, utöver mindre undersökningsarbeten, har arbeten med den aktuella tunnelbaneutbyggnaden ännu inte påbörjats. De skakningar och vibrationer som BRF Kejsarkronan 11 upplever härrör således inte från tunnelbaneutbyggnaden.

G. Humlebacka Fastighets AB (aktbilaga 483)

Humblebacka Fastighets AB (Humblebacka), ägare till fastigheten Solna Åldermannen 2, har efterfrågat infiltrationstester som SLL ska ha gett in i målet. Vidare anför Humlebacka att kvarteret Åldermannen ska inkluderas i bilaga 6 till kontrollprogram för grundvatten (Åtgärdsnivåer för grundvattenberoende objekt) samt att grundläggning och geologiska förhållanden undersöks närmare av SLL.

Humblebacka anför vidare att bullervillkoret bör innefatta ersättningslokaler för utbildningslokaler, och ansluter sig till de villkor avseende buller som framförts av tillsynsmyndigheterna.

SLL inger med detta yttrande rapport från infiltrationstester utförda vid Norra begravningsplatsen, norra sänkan, se Bilaga 1. Resultatet från testerna bekräftar vad SLL tidigare anført i målet om att infiltration fungerar väl som skyddsåtgärd för att motverka skadliga grundvattennivåsänkningar.

SLL noterar att fastigheten Solna Åldermannen 2 inte är inkluderad i bilaga 6 till det förslag till kontrollprogram för grundvatten som SLL gav in tillsammans med yttrande den 9 februari 2018, och kommer att inkludera fastigheten vid upprättandet av det färdiga kontrollprogrammet.

SLL vidhåller sitt villkorsförslag avseende buller såsom det redovisats under huvudförhandlingen, vilket inte inkluderar ersättningslokaler för undervisningslokaler, och hänvisar till vad som anförts i SLL:s yttrande den 9 februari 2018. Som SLL tidigare framhållit är det mycket svårt och kostsamt att ordna med tillfällig vistelse för undervisningslokaler, bland annat då det finns begränsat med lämpliga alternativ. SLL avser istället att arbeta för anpassade lösningar i dialog med respektive verksamhet, vilket alltså inte utesluter erbjudande av ersättningslokaler, och anser inte att en skyldighet för SLL att erbjuda ersättningslokaler för undervisningslokaler ska föreskrivas i villkor.

H. Preem AB (aktbilaga 493)

Preem AB (Preem) anför bland annat att de arbeten som planeras under Preems fastighet kan påverka befintliga markinstallationer och eventuella markföroreningar, samt att det saknas vederbörliga kontroller och representativa provtagningspunkter. Vidare anser Preem att SLL ska ersätta Preem för kostnader för att företa markundersökningar för att undersöka föroreningssituationen och att kontrollprogrammet bör inkludera observationspunkter särskilt för Preems fastighet.

SLL hänvisar till vad SLL framfört tidigare, bland annat i yttrande den 18 december 2017, att SLL har beaktat Preems fastighet, men avser inte att utföra schakt i jord på fastigheten och ser därmed inget behov av att utföra marktekniska undersökningar på fastigheten.

SLL noterar Preems önskemål om att det ska installeras en kontrollpunkt för det övre grundvattenmagasinet vid fastigheten samt observationspunkter för sättnings-skador på

anläggningarna på fastigheten, och har inget att erinra mot detta utan kommer att kontakta Preem i syfte att i samråd med Preem komma överens om lämpliga placeringar av observations- och kontrollpunkter vid eller på Preems fastighet. Frågor rörande risker för spridning av föroreningar kommer att ingå i kontrollprogrammet.

I. Vasakronan AB med dotterbolag (aktbilaga 494)

Vasakronan AB med dotterbolag (Vasakronan) anför att fastigheten Albydal 3 är grundlagd på lera och att fastigheten därför bör betraktas som en fastighet vars byggnad har ”okänd grundläggning” och ska omfattas av kontrollprogrammet.

SLL anför att byggnaden på fastigheten Albydal 3 är grundlagd delvis med betongplintar till berg och delvis med betongpålar vars troliga stoppslagning är till berg eller fast botten. Byggnaden är därmed inte känslig för grundvattenpåverkan, men omgivande mark och eventuella markförlagda ledningar är känsliga. Mätpunkter för sättningskontroll i mark har etablerats längs den södra delen av fastigheten. SLL kommer inom ramen för kontrollprogrammet att komplettera med ytterligare mätpunkter för sättningskontroller och ställer sig positivt till en dialog med fastighetsägaren om lämpliga placeringar av observations- och kontrollpunkter.

J. Per Köhler m.fl. (aktbilaga 495-501)

Per Köhler m.fl. har efterfrågat information avseende den planerade VA-stationen som syns i bilaga 1 till SLL:s yttrande den 9 februari 2018 samt vad den kommer att få för möjliga konsekvenser. Vidare motsätter sig Per Köhler m.fl. att förorenad luft släpps ut i närheten av fastigheten Fogdevreten 10, samt att verkställighetsförordnande meddelas.

SLL vill framhålla att den markerade VA-stationen är en pumpstation som leder bort vatten, och som bland annat finns beskriven i den tekniska beskrivningen, avsnitt 5.1.2 och bilaga A4.3 till den tekniska beskrivningen. VA-stationen kommer ligga under mark, i tunnarna, och kommer således inte att medföra någon omgivningspåverkan ovan jord i fråga om bland annat utsläpp till luft eller buller.

SLL vill poängtera att något frånluftstorn inte längre är planerat vid Fogdevreten. Utsläpp till luft från tunnelbaneutbygganden i detta område kommer således vara begränsat eller obefintligt.

SLL hänvisar till vad som anförts i fråga om verkställighetsförordnande i ansökan, avsnitt 10.2, och har inget ytterligare att tillföra i detta avseende.

K. Sverker Torell (aktbilaga 502)

Sverker Torell anför bland annat att SLL ska föreläggas att besvara de synpunkter som framförts avseende bevarandet av Vasalundsparken samt att den planerade sträckningen av tunnelbanan bör omprövas.

Som SLL anført under huvudförhandlingen bedöms den planerade tunnelbaneutbyggnaden inte medföra någon påverkan på Vasalundsparken. Som SLL har förstått det kommer parken möjligen att tas i anspråk genom framtida bostadsbebyggelse, men det är inte en fråga som behandlas inom ramen för mark- och miljödomstolens prövning i detta mål och inte heller något som SLL styr över.

I övrigt anser SLL att de synpunkter som framkommit från Sverker Torell m.fl. till stor del är av politisk karaktär. Som SLL tidigare anført anser SLL att dessa synpunkter rörande bland annat Solna stads finansiering av tunnelbanebygget, och finansieringen av tunnelbaneutbyggnaden i övrigt samt hur detta kommer att påverka Vasalundsparken, inte ska behandlas inom ramen för denna miljöprövning.

L. Vattenfall Eldistribution AB (aktbilaga 503)

Vattenfall Eldistribution AB anför att under förutsättning att eventuella konflikter mellan elnätanläggningar tillhörande Vattenfall Eldistribution AB och den planerade verksamheten hanteras enligt SLL:s utfästelser i samrådsredogörelsen har Vattenfall Eldistribution AB inget att erinra avseende hanteringen av grundvatten och infiltration.

SLL har inget att erinra mot Vattenfall Eldistribution AB synpunkter, och noterar att Vattenfall Eldistribution AB anser att verksamheten är tillåtlig.

M. Trafikverket (aktbilaga 504)

M.1 Tillåtlighetsfrågor

SLL noterar inledningsvis att Trafikverket anser att den ansökta verksamheten kan vara tillåtlig efter vissa kompletteringar och undersökningar. Trafikverket har anført att prövningen enligt

miljöbalken är fullständig och innebär en lokaliseringsprövning varför även sådana frågor ska behandlas inom ramen för detta mål. Trafikverket har vidare anfört att det material som Trafikverket efterfrågat inte tagits fram eller presenterats i tillräcklig omfattning.

SLL anför, såsom redogjorts för tidigare, att frågor rörande närmare projektering lämpligen ska prövas inom ramen för järnvägsplaneprocessen. Den detaljeringsgrad på handlingar och utredningar som Trafikverket efterfrågar är varken nödvändig eller lämplig inom ramen för en prövning enligt miljöbalken. En sådan detaljeringsgrad riskerar dessutom att göra processmaterialet i målet onödigt omfattande och svårnavigerat. SLL anser att det underlag som har getts in i målet är tillräckligt för att bedöma om tillstånd kan medges enligt miljöbalken. En prövning av fastställelse av järnvägsplanen, som innefattar en prövning av andra omständigheter än förevarande prövning enligt miljöbalken, kan emellertid komma att kräva en högre detaljeringsgrad i vissa delar av utbyggnaden.

Som SLL tidigare påpekat existerar det alltid vissa osäkerheter vid miljöprövningar av stora infrastrukturprojekt. Exempelvis styr bergkvaliteten omfattningen av skyddsåtgärder och förstärkning, och man kan inte på förhand närmare undersöka behovet av tätning och förstärkning på en viss sträcka, utan anpassning sker efter faktiska förhållanden vid arbetets utförande. De osäkerheter som kvarstår efter en prövning enligt miljöbalken hanteras genom av domstolen föreskrivna villkor, men även i stor omfattning i den vidare projekteringen och arbetet.

Vidare har SLL och Trafikverket inför, under och efter huvudförhandlingen haft löpande kontakter. SLL ställer sig frågande till Trafikverkets påstående att SLL inte skulle ha tagit fram och presenterat begärt material, utan har tillställt Trafikverket efterfrågat material i den omfattning som har begärts. Trots att så har skett anser SLL dock, som anförts ovan, att den detaljeringsgrad som Trafikverket begär varken är nödvändig eller lämplig för en prövning enligt miljöbalken.

SLL anser sammantaget att det material som redovisats i målet visar att den valda lokaliseringen är lämplig med hänsyn till sitt ändamål och att lokaliseringsprincipen i 2 kap. 6 § miljöbalken därmed är uppfylld. SLL anser också att det underlag som Trafikverket efterfrågar är av för detaljerad teknisk karaktär i sammanhanget och att sådant underlag inte tillför något ytterligare av betydelse för prövningen. SLL är dock positivt till att fortsätta den pågående dialogen med Trafikverket, och genom denna kontaktyta fortlöpande redovisa ytterligare information till Trafikverket i takt med att projekteringen fortskrider.

M.2 Prövningsunderlaget

M.2.1 Ändringar efter att ansökan lämnats in

Trafikverket har anfört att de ändringar som projektet genomfört efter att ansökan lämnats in innebär stora skillnader i höjddled och att ändringarna inte i första hand har utförts för att tillmötesgå Trafikverkets önskemål utan för att ta hänsyn till efter hand uppkomna undersökningsresultat. Vidare har Trafikverket efterfrågat fler och fördjupade undersökningar och analyser.

SLL anför att justeringarna på en kort sträcka av servicetunneln i höjddled som mest uppgår till cirka fem meter och att detta är marginella förändringar som inte påverkar bedömda miljökonsekvenser. SLL anser att ytterligare underlag bestående av fler och fördjupade undersökningar och analyser endast skulle innebära en onödig belastning av processmaterialet i målet och är inte nödvändigt för prövningen av den sökta vattenverksamheten.

M.2.2 Servicetunneln i Tomtebodas

Trafikverket anför vidare att den planerade servicetunneln i Tomtebodas har fått ett helt annat läge än tidigare för att bergtäckningen skulle bli större mellan Citybanans tillfartstunnel och planerad servicetunnel, något som enligt Trafikverket inte framgår av de reviderade plankartorna som Trafikverket fått ta del av och något som enligt Trafikverket utgör en tillkommande osäkerhet. Förändringen innebär att servicetunneln förlängs med cirka 80 meter. Vilka konsekvenser detta innebär för Trafikverkets anläggningar måste klargöras. Citybanans tunnlar/tråg ligger nära den planerade anläggningen och en tillkommande avsänkning, utöver den som Citybanans tunnlar orsakar, måste utredas. Trafikverket har därmed begärt redovisning av de undersökningar som gjorts t.ex. för att fastställa bergets läge, kvalitet m.m.

Som SLL tidigare redovisat har justeringen av servicetunneln utförts för att erhålla större bergtäckning mellan servicetunneln och Citybanans anläggningar. Skillnaden i miljökonsekvenser till följd av denna justering bedöms vara försumbar och inte påverka Trafikverkets anläggningar. Såsom framgår av förslag till kontrollprogram omfattas Trafikverkets anläggningar av planerade kontroller, och vid behov utförs åtgärder för att motverka skadlig grundvattennivåsänkning.

M.2.3 Dränledningen norr om Mälarbanan

Trafikverket önskar mer detaljerade handlingar avseende dagvattentunnelns läge norr om Mälarbanan.

Såsom SLL redovisat har läget för den *dränledning* (inte dagvattentunnel) som ska ansluta till Solna Vattens dagvattenkammare norr om Mälarbanan justerats för att ta hänsyn till eventuella framtida godsspår som Trafikverket planerar. Dränledningen och de eventuella godsspåren riskerar nu inte att kollidera.

M.2.4 Tunnlarna vid Södra Hagalund

Trafikverket har, med hänvisning till karta i järnvägsplanehandlingarna, anfört att tunnlar vid station Södra Hagalund har justerats i höjdded och bergtäckningen och bergets kvalitet har inte verifierats. Trafikverket menar därför att tunnlar och stationens läge behöver justeras ytterligare. Servicetunneln vid Södra Hagalund har sänkt med cirka fem meter på en sträcka av 300 meter för att erhålla bergtäckning och Trafikverket har fått information om att även huvudtunnlarna har sänkts med 1,2 meter.

SLL anför, såsom även framgår i yttrande till mark- och miljödomstolen den 9 februari 2018, att två justeringar har gjorts i anläggningen efter det att resultat erhållits från kompletterande markundersökningar i spårområdet på Ostkustbanan. Justeringarna görs av ekonomiska skäl. Med större bergtäckning krävs mindre förstärkning och mindre tätning. De planerade justeringarna innebär i korthet följande:

- Mindre justeringar av spårtunnelns utformning på en sträcka om cirka 15 meter vid passagen under Ostkustbanan vid Hagalunds industriområde. Ändringen innebär att enkelspårstunnlarna fortsätter cirka 15 meter längre från stationen än tidigare, innan de övergår till en dubbelspårstunnel. Eftersom enkelspårstunnlarna är lägre kan tunnlar tas sänkas och ytterligare cirka tre meters bergtäckning kan erhållas vid passagen av den jordfyllda sänkan. Ändringen innebär ingen ändring i fråga om omgivningspåverkan eller miljökonsekvenser.
- Sänkning av servicetunnelns läge vid passagen under Ostkustbanan vid Hagalunds industriområde. Sänkningen omfattar som mest cirka fem meter och den totala sträckan som påverkas är cirka 300 meter. Sänkningen av profilen bedöms bara marginellt påverka inläckaget, men det påverkar inte de beräkningar och bedömningar som ligger

till grund för villkorsförslaget för inläckage och villkorsförslaget behövs således inte justeras. Inga skillnader i miljökonsekvenser eller omgivningspåverkan bedöms uppkomma.

M.3 Villkorsfrågor för sökt verksamhet

M.3.1 Infiltration

Trafikverket anför att inte bara funktionen, utan även effekten av infiltrationsanläggningar måste säkerställas och att detta kan ske efter att dom meddelas, men dock före byggstart.

SLL hänvisar inledningsvis till det av SLL justerade föreslagna villkor 4 med följande lydelse.

4. SLL ska i syfte att undvika eller minska risken för skada på grund av grundvattenbortledningen, infiltrera vatten i jord eller i berg eller i övrigt vidta de åtgärder som erfordras för att uppnå detta syfte.

Infiltrationsanläggningar ska utformas och deras funktion säkerställas innan grundvattenbortledning får påbörjas från berört grundvattenmagasin.

Om i kontrollprogrammet ansatta åtgärdsnivåer underskrids ska infiltration av vatten påbörjas omgående från det mättillfälle när underskridandet av åtgärdsnivån uppmättes första gången.

SLL anser att föreslaget villkor 4 är ändamålsenligt och tillräckligt för att minska eller undvika risken för skada på grund av grundvattenbortledningen. Ett sådant krav som Trafikverket anför - att säkerställa effekten av infiltrationsanläggningarna - är svårt att överblicka då effekten av infiltrationsanläggningarna visar sig först efter ett tag och ett sådant villkor kräver att SLL kan säkerställa effekten i förhållande till ett objektivet effektivitetsmått, som inte existerar. Vidare följer av första stycket i villkorsförslag 4 att SLL ska infiltrera i syfte att undvika eller minska risken för skada på grund av grundvattenbortledningen, vilket således är den funktion som ska säkerställas innan grundvattenbortledning påbörjas. SLL har svårt att se hur ett tillägg enligt Trafikverkets förslag skulle tillföra något i fråga om villkorets funktion att säkerställa att den sökta verksamheten inte ger upphov till någon skada.

M.3.2 Täta tunnlar

Trafikverket har anført att byggmetoder för täta tunnlar bör väljas exempelvis där tunnelbanetunnlarna föreslås gå under Mälarbanan/Ostkustbanan.

SLL har i tidigare skriftväxling (se bland annat SLL:s komplettering den 15 juni 2017 samt yttrande den 18 december 2017) samt under huvudförhandlingen redogjort för de byggmetoder som valts för den sökta verksamheten.

För att åstadkomma ”täta tunnlar” behöver alla bergutrymmen kläs in i betong. För att rymma betonginklädnaden behöver tunnarna då göras betydligt större. Betonginklädnaden bedöms behöva vara 0,5-1,0 meter tjock för att kunna stå emot grundvattentrycket på tunnarnas nivå. SLL bedömer att en sådan betonginklädnad, om alls, skulle innebära mycket små skillnader för infiltrationsbehovet. Att klä in delar av tunnarna med betong skulle också innebära en ökad användning av naturresurser. Dessutom medför byggmetoden större miljöpåverkan från borrhning, sprängning och ökad masshantering. SLL har sammanfattningsvis gjort bedömningen att det varken är miljömässigt motiverat eller ekonomiskt rimligt att göra vissa partier längs tunnarna helt täta genom att klä bergtunnlar i betong.

M.3.3 Revidering av hydrogeologiskt underlag och vald injekteringsklass

Trafikverket har vidare anfört att underlagen i PM Hydrogeologi, bilaga C till ansökan, bör uppdateras efter resultat av de borrhningar som genomförts under december 2017 och januari 2018 samt att vald injekteringsklass längs de aktuella sträckningarna kan behöva revideras.

SLL anser inte att det finns behov av att uppdatera PM Hydrogeologi med anledning av de kompletterande undersökningarna. Undersökningarna har visserligen gett mer detaljerad information om berg- och grundvattenförhållandena, men har inte föranlett några förändringar i SLL:s bedömningar eller slutsatser såsom redovisats i målet. Bedömda injekteringsklasser som redovisats i SLL:s yttrande den 18 december 2017 behöver med största sannolikhet inte ändras, men SLL kommer att se över behovet av eventuella ändringar inför byggstart.

Som tidigare anförts är tätning med injektering den primära skyddsåtgärden för att motverka skadlig grundvattenpåverkan och sådan tätning behöver vara anpassad efter bergets faktiska förhållanden. Det ska dock påpekas att extra tätningsomgångar inte ger någon effekt i områden där berget är av god kvalitet. På sträckor med god bergkvalitet är det således varken miljömässigt motiverat eller ekonomiskt rimligt att ställa krav på ytterligare tätningsomgångar.

M.4 Påverkan på Trafikverkets anläggningar

M.4.1 Broar och övergångskonstruktioner samt oplanerad trafikpåverkan

Trafikverket anser att SLL:s bedömning att den sökta vattenverksamheten inte kommer att orsaka säkerhetspåverkande skador på broar och övergångskonstruktioner måste verifieras samt risk för och omfattning av oplanerad trafikpåverkan under byggtiden måste redovisas. Vidare har Trafikverket inte fått del av redovisning av borrhålens och bergytans läge i förhållande till planerad anläggning och en tolkad slutredovisning av borresultaten.

SLL anför att enligt önskemål så delgavs Trafikverket resultaten från borringarna två veckor före huvudförhandling. Borringarna hade avslutats precis innan huvudförhandlingen, så en tolkad slutredovisning av borresultaten fanns inte tillgänglig vid denna tidpunkt. I yttrandet den 9 februari 2018 samt under förhandlingen redovisades dock resultatet från borringarna och hur dessa föranledde ett par mindre justeringar av tunnelanläggningen.

Vad gäller det Trafikverket anført om säkerhetspåverkande skador så hanteras det genom de villkor som har föreslagits för inläckage och infiltration, samt genom kontrollprogrammet för grundvatten. SLL vill särskilt framhålla att de infiltrationstester som SLL låtit utföra visar att infiltration kommer att vara en effektiv skyddsåtgärd för att motverka sådana säkerhetspåverkande skador på broar och övergångskonstruktioner.

M.4.2 Infiltrationstester vid Norra begravningsplatsen, norra sänkan

Trafikverket vidhåller att infiltrationstester måste utföras vid Södra Hagalund, norra sänkan, för att visa att infiltration är en möjlig skyddsåtgärd.

SLL bifogar till detta yttrande resultat från infiltrationstest utfört vid Norra begravningsplatsen, norra sänkan, se Bilaga 1.

M.4.3 Sättningar

Trafikverket har vidare begärt en redogörelse för de sättningar som pågår och storleken av dem.

I yttrande den 18 december 2017 redovisade SLL översiktligt pågående sättningar i området. SLL anser inte att mer detaljerade redovisningar av pågående sättningar skulle tillföra något i målet. SLL är dock positivt till att direkt till Trafikverket redovisa detaljerade uppgifter om pågående sättningar. Därutöver kommer sättningar fortlöpande att mätas inom ramen för

kontrollprogrammet för grundvatten och resultaten från mätningarna kommer att hållas tillgängliga för Trafikverket.

Trafikverket har anfört att SLL:s argument om att vid eventuella sättningar kan spårriktning behövas något oftare än annars inte är helt korrekt. Trafikverket anför att det är komplicerat att spårrikta oftare eftersom under tiden då mätvagnar och spårriktare är ute på spåren förhindrar dessa övrig tågtrafik. Om det vid mätning konstateras en förändring som överskrider toleranserna kan det bli fråga om hastighetsreducering på spår eller stopp i trafiken på berörda spår. Trafikverket anför därför att SLL ska redovisa en metod som innebär att det inte kommer att ske en ändring av spårslägen och Trafikverket inte kommer att behöva spårrikta oftare än i dagsläget.

SLL anför att skyddsåtgärder i form av injektering och skyddsinfiltration kommer att utföras och att sättningar till följd av planerad vattenverksamhet, om alls, kommer att bli små. SLL vidhåller emellertid att Trafikverket har att hantera pågående sättningsrörelser och att något större sättningsrörelser än i dagsläget inte innebär några större konsekvenser.

M.4.4 Korsningspunkt med Citybanan vid Norrbackagatan

Trafikverket har anfört att SLL ska ta fram ett kompletterande underlag avseende bergtäckning och bergkvalitet vid huvudkorsningen med Citybanans tunnlar under Norrbackagatan.

Bergtäckningen mellan planerad tunnelbana och Citybanan kommer som minst att vara cirka 4,7 meter. SLL avser nyttja konventionella byggmetoder vid tunnelpassagen och ta vederbörlig hänsyn till Citybanan. SLL vill poängtera att tunnelkorsningar av det här slaget är vanligt förekommande i Stockholm och att betydande erfarenheter finns av att bygga nya tunnlar i närheten av befintliga anläggningar, utan att de befintliga anläggningarna påverkas negativt.

M.4.5 Korsningspunkterna med Värtabanan och Norra Länken

Trafikverket anför att verket inte är nöjt med redovisningen av korsningspunkterna med Värtabanan och Norra Länken och att ett underlag som redovisar detta enligt Trafikverket måste tas fram.

Station Hagastaden ligger under Norra länkens betongtunnlar och Värtabanan. Både Värtabanan och Norra länken är i detta område grundlagda på berg. SLL anser inte att ytterligare tekniskt underlag avseende denna korsningspunkt tillför något i målet, men avser att ta fram en mer detaljerad redovisning särskilt för Trafikverket.

M.5 Aktbilaga 418

Trafikverket anför att kartorna är översiktliga och att riksintressenas läge är svåra att utläsa och underlagskartan bör uppdateras.

SLL instämmer inte med Trafikverket utan anser att man såväl i MKB:n som under huvudförhandlingen i tillräcklig utsträckning har redovisat den sökta verksamhetens påverkan på riksintressen. SLL har därutöver särskilt märkt ut känsliga spårområden i det förslag till kontrollprogram som getts in i målet.

M.6 Övrigt

Under huvudförhandlingen presenterade domstolen ett diskussionsunderlag med villkorsförslag, innehållande bland annat ett förslag till delegation till tillsynsmyndigheten att kunna besluta om undantag från villkorsförslag 5.5 rörande tillfällig vistelse såvitt avser vårdlokaler. SLL har uppfattat det som att flera motparter har yrkat på att en sådan delegation ska föreskrivas, men även med tillägget att delegationen ska innefatta en möjlighet att besluta om undantag såvitt avser undervisningslokaler.

SLL vill härigenom förtydliga att SLL vidhåller sitt villkorsförslag 5.5, vilket enbart omfattar skyldighet att erbjuda tillfällig vistelse för boende. SLL anser inte att det är en lämplig lösning att låta villkorsförslag 5.5 även innefatta en skyldighet att erbjuda tillfällig vistelse för vårdlokaler och undervisningslokaler, även om villkoret innehåller en möjlighet för tillsynsmyndigheten att besluta om undantag. En sådant upplägg innebär att SLL primärt får en faktisk skyldighet att erbjuda ersättningslokaler för vårdlokaler eller undervisningslokaler, oaktat om det finns en möjlighet för tillsynsmyndigheten att meddela undantag. Som tidigare anförts skulle en skyldighet att tillhandahålla ersättningslokaler för vård- och undervisningslokaler medföra såväl ökade kostnader som ökad administrativ börda. Därutöver finns det begränsat med lämpliga lokaler inom relevanta områden, vilket innebär att det är nästintill en praktisk omöjlighet att uppfylla villkoret om inte beslut om undantag meddelas, särskilt vad gäller vissa verksamheter som det redogjordes för närmare under huvudförhandlingen. En delegation till tillsynsmyndigheten att besluta om undantag från skyldigheten att erbjuda ersättningslokaler för undervisningslokaler eller vårdlokaler innebär dessutom en påtaglig oförutsägbarhet för SLL, bland annat i fråga om budgetering och planering, och är inte en lämplig lösning i förhållande till de stora nackdelar som en sådan skyldighet medför.

SLL avser istället att arbeta för anpassade lösningar i dialog med respektive verksamhet, vilket alltså inte utesluter att ersättningslokaler erbjuds, men SLL anser inte att det i villkor ska föreskrivas en skyldighet för SLL att erbjuda ersättningslokaler för vård- och undervisningslokaler.

I övrigt hänvisar SLL till vad som tidigare framförts i målet och som redogjorts för under huvudförhandlingen.

Stockholm den 5 april 2018

Stockholms läns landsting, Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, genom



Felicia Ullerstam
(enligt fullmakt)



Philip Herrström
(enligt fullmakt)

Bilagor

1. Rapport från infiltrationstest utfört vid Norra begravningsplatsen, norra sänkan
2. Rapport om erfarenheter från projekt Citybanan med avseende på tillfällig vistelse m.m.