

Nacka tingsrätt

Mark- och miljödomstolen, avd. 4

## YTTRANDE

**Mål nr M 7039-15, Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, angående tillstånd till bortledande av grundvatten med anledning av anläggande och drift av tunnelbana från Akalla till Barkarby station m.m.**

Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana ("SLL") har genom underrättelse från mark- och miljödomstolen den 13 oktober 2017 aktbil 274 beretts tillfälle att yttra sig över aktbil 240, 259-260, 270 samt 273. SLL har även beretts tillfälle att yttra sig över inkomna kostnadsräkningar, aktbil 252, 261, 267 samt 271. SLL kommenterar även aktbil 267-268 samt 272 och anför följande.

### A. Yttranden

#### A.1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Järfälla kommun

##### A.1.1 PFAS m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Järfälla kommun ("Järfälla Kommun") (aktbil 240) har anfört att SLL:s bemötande av länsstyrelsens synpunkter avseende utförda provtagningar inte ger en fullständig bild av föroreningssituationen eftersom nya uppgifter tillkommit. SLL har i september tagit del av en undersökning genomförd under våren 2017 av WSP på uppdrag av Järfälla kommun. Resultatet visar att mycket höga halter PFAS föreligger i en dräneringsdamm i det bergrum som ligger i anslutning till arbetstunnel/servicetunnel vid Barkarbystaden (ca 2000-3000 mg/l). Järfälla kommun menar därför att SLL ska tydligare redovisa risker för PFAS-förorening i länshållnings- och dräneringsvatten under bygg- och drifttid, med eventuell påverkan på miljökvalitetsnormer (MKN) som kommer 2018.

Vidare anser Järfälla kommun att SLL inte har redovisat tekniska lösningar för hur arsenik och PFAS kan renas. Järfälla kommun menar att eftersom den planerade verksamheten kommer att

innebära en eventuell påverkan på MKN måste det säkerställas att rening av dessa ämnen är tekniskt möjlig för att utesluta påverkan MKN. Även en övergripande kostnadsredovisning bör tas fram för att möjliggöra en rimlighetsavvägning.

Avseende villkor för utsläpp till vatten (villkoren 7 och 8 samt delegationen D1) har Järfälla Kommun (aktbil 273), mot bakgrund av SLL:s åtaganden, frånfallit sitt yrkande som framställts i yttrande 2017-01-30<sup>1</sup> (aktbil 78).

Järfälla Kommun har emellertid framfört att mot bakgrund av förekomsten av PFAS kommer nämnden att meddela försiktighetsmått och villkor för att möjliggöra separata uppsamlingar av lösta föroreningar i dag-, länshållnings-, och dränvatten för att inte minska möjligheterna att avskilja skadliga ämnen innan vidare utsläpp till reningsverk eller recipient.

SLL anför följande. När det gäller förekomst av PFAS i befintligt bergum har SLL beskrivit detta på huvudförhandlingen. SLL konstaterar att grundvatten är provtaget utanför bergummet och provtagningen visar inte några högre halter av föroreningar. Föroreningarna bedöms därför komma från verksamheten i bergummet. Eftersom berganläggningen är belägen under rådande grundvattennivå finns det ingen risk för spridning av föroreningar ut i omgivningen. SLL kommer att nyttja en nedfartstunnel till bergummet som arbetstunnel. Vatten som rinner i nedfartstunneln kan behöva hanteras separat från övrigt länshållningsvatten och om det förekommer föroreningar kan särskild rening behöva utföras innan vattnet släpps till spillvattennätet eller recipient. Sådan rening kommer i så fall att ske i enlighet med vad SLL redovisade på huvudförhandlingen.

När det gäller förekomst av arsenik redovisade SLL på huvudförhandlingen att risken för att förhöjda halter av arsenik ska uppkomma i länshållningsvattnet är liten. Om förhöjda halter trots allt uppkommer kommer arseniken i så fall falla ut till fast form och därmed fångas upp i den sedimentering som planeras under och efter byggtiden.

Det finns i nuläget inga beslutade miljökvalitetsnormerna för aktuella recipienter som gäller PFAS. SLL kommer dock att ha en beredskap för att rena även PFAS vid behov. Eftersom SLL inte har motsatt sig att utföra rening vid behov anser SLL att det inte behövs någon kostnadsredovisning.

---

<sup>1</sup> SLL noterar att yttrandet är daterat 2017-02-08.

### A.1.2 Buller

Järfälla kommun har framfört yrkanden och synpunkter avseende luftburet buller och stomljud, som motsvarar de av miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholm framförda yrkandena.

SLL hänvisar därför i denna del till avsnitt A.7 nedan.

## A.2 **Trafikverket**

### A.2.1 Infiltration

Trafikverket har i sitt yttrande (aktbil 259) över de av SLL ingivna rapporterna från utförda infiltrationstester (aktbil 215-216), anfört att Trafikverket delar de bedömningar och slutsatser som redovisas i angivna infiltrationstester. Vidare anförs att det är av stor vikt att tillräckligt antal infiltrationsbrunnar finns på plats före genomförandefasen, då Trafikverkets anläggningar i Barkarbyområdet kan vara sättningskänsliga.

SLL noterar att Trafikverket delar SLL:s bedömningar av resultatet från infiltrationstesterna och hänvisar även till villkor 4 i SLL:s reviderade villkorsförslag som anger att infiltrationsanläggningar ska utformas och funktionsprovas innan bortledning från aktuellt grundvattenmagasin påbörjas.

### A.2.2 Korsningspunkten med Förbifart Stockholm

Trafikverket har i sitt yttrande (aktbil 260) avseende den lokalisering som presenterats i aktbil 229-230 angett att tunnelbanans planerade lokalisering vid korsningspunkten med Förbifart Stockholm tekniskt går att lösa. Trafikverket anför att det vore önskvärt om bergtäckningen blir större än 4,5 meter som den nu är som minst. Trafikverket har därför efterfrågat utredning avseende ett alternativ som innebär en större bergtäckning.

Det är tekniskt möjligt att öka bergtäckningen något, men i så fall minskas bergtäckningen till den befintliga hemliga ledningstunneln som planerad tunnelbana passerar över. Redan idag är det dock en liten bergtäckning mellan tunnelbanan och den hemliga ledningstunneln och SLL har med beaktande av både Förbifart Stockholm och den hemliga ledningstunneln bedömt att den nu aktuella dragningen av tunnelbanan utgör den mest optimala. Båda passagerna blir med den aktuella dragningen genomförbara. Det är inte möjligt att undvika intrång i skyddszonen, eftersom det i så fall skulle innebära att tunnelbaneprofilen behöver börja dyka ner redan före Akalla station. Så som SLL tidigare har anfört i yttrande den 20 september 2017 (aktbil 229) skulle stationen då behöva flyttas och byggas om, med mycket stora konsekvenser för

resenärerna och Akalla som bostadsområde och även med avseende på kostnader och förseningar för tunnelbaneutbyggnaden.

#### A.2.3 Buller

Trafikverket vidhåller sitt tidigare yttrande att villkor för luftburet buller samt stomljud bör utformas så att de överensstämmer med motsvarande villkor för Förbifart Stockholm.

SLL hänvisar till sitt reviderade förslag till bullervillkor som presenterades vid huvudförhandlingen, samt till avsnitt A.7 nedan.

#### A.2.4 Känsliga anläggningar

Trafikverket anger att bergtäckningen under Mälarbanan och E18 är osäker och att det finns motstridiga uppgifter i underlagen i ansökan och i järnvägsplan. Trafikverket efterfrågar undersökningar av bergytans läge.

SLL hänvisar till vad som tidigare anförts i yttrande den 20 september 2017, avsnitt A.1 (aktbil 229) samt redovisning på huvudförhandling under förhandlingsordningens p. 9. SLL anser således att de undersökningar som gjorts under vintern 2016/2017 visar att bergtäckningen är minst 15 meter. Någon anledning att genomföra ytterligare utredningar med avseende på bergtäckning saknas. I järnvägsplanen för den planerade tunnelbanan anges inte uppgifter som motsäger detta.

Vidare påpekar Trafikverket att pålade brostöd kan vara sättningskänsliga och Trafikverket menar därför att brostöden borde vara med bland skadeobjekt i kontrollprogrammet tillsammans med E18 och Mälarbanan och att dessa ska redovisas på den preliminära karta som tagits fram.

SLL vidhåller vad som tidigare anförts om broarnas känslighet för grundvattennivåsänkning, nämligen att pålade broar inte är sättningskänsliga. Veddestabron är alltså ännu inte byggd, varför det saknas anledning att under byggtiden ta hänsyn till denna bro. SLL har dock sedan tidigare noterat önskemålet från Trafikverket att E18 och Mälarbanan ska anges som känsliga objekt på en karta, och som anfördes i yttrande av den 20 september 2017 kommer en sådan karta att ingå i kontrollprogrammet och en preliminär version av denna karta redovisades som bilaga 1 till yttrandet. Om känsliga objekt tillkommer under projektets genomförande kommer dessa att införlivas i kontrollprogrammet.

Trafikverket har även angett att om absoluta åtgärdsnivåer för grundvattensänkning hålls öppna till kontrollprogrammet, vill Trafikverket vara delaktiga i beslutet om nivån på dessa.

SLL hänvisar i denna del till avsnitt D nedan.

### **A.3 Barkarby Gate Fastigheter AB**

Barkarby Gate Fastigheter AB ("Savills IM") (aktbil 261) har anfört att bolaget vidhåller att det föreligger osäkerheter avseende grundläggningen för byggnader och övriga anläggningar inom fastigheteten Järfälla Barkarby 2:35.

SLL noterar Savills IM:s påpekande. SLL vidhåller vad som anförts i SLL:s yttrande den 20 september 2017 (aktbil 229). SLL kommer att, som en del av sin riskanalys, identifiera byggnader och anläggningar som kommer att besiktigas före och efter det att vibrationsalstrande arbeten utförs.

### **A.4 Länsstyrelsen i Stockholm**

Länsstyrelsen i Stockholm ("Länsstyrelsen") (aktbil 267) har anfört att SLL bör redovisa hur föroreningar såsom PFAS tas om hand under bygg- och drifttid. En sådan redovisning bör, enligt Länsstyrelsen, beakta på vilket sätt SLL tar hänsyn till det faktum att det råder kunskapsbrist avseende riktvärden för PFAS i Bällstaån.

SLL noterar Länsstyrelsens önskemål. SLL har vid huvudförhandlingen under förhandlingsordningens punkt 11 redovisat hur eventuellt förorenat vatten kommer att omhändertas.

### **A.5 Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät har anfört (aktbil 268) att Svenska kraftnät accepterar SLL:s bedömning att den planerade vattenverksamheten inte kommer att påverka Svenska kraftnäts ledningsstolpar negativt. Svenska kraftnät anför vidare att det förutsätter samverkan inför och under genomförandet av åtgärder vid Svenska kraftnäts anläggningar.

SLL avser att samverka med Svenska kraftnät enligt begäran.

### **A.6 Castellum**

Castellum har i yttrande (aktbil 270) anfört att, trots att SLL välkomnat direktkontakt med bolaget avseende placering av fler grundvattenrör, så har Castellum inte uppfattat detta som att SLL uttryckligen åtagit sig att utföra de åtgärder som Castellum har yrkat, varför Castellums

yrkande kvarstår. Castellum har även anført att företaget ställer sig positivt till att SLL avser att besiktiga de energibrunnar som ännu inte är besiktigade.

Avseende Castellums tilläggsyrkande om ersättningslokaler (aktbil 239) har Castellum anført att man noterat SLL:s meddelande under huvudförhandlingen, att överenskommelser parterna emellan kan träffas. Skulle sådant åtagande skrivas in som villkor i domen avser Castellum att dra tillbaka sitt tilläggsyrkande.

Avseende tiden för anmälan av ersättning avseende oförutsedda skador noterar Castellum att SLL tillmötesgått Castellums yrkande, varför Castellum nu frånfällt sitt yrkande.

SLL anför följande. SLL motsätter sig att det föreskrivs villkor avseende Castellums fastigheter och avseende skyldighet att erbjuda lokaler för tillfällig vistelse för tysta verksamheter. Som SLL framförde under huvudförhandlingen vill dock SLL ha en proaktiv och konstruktiv dialog med alla berörda verksamheter i syfte att finna anpassade och lämpliga lösningar. Av detta följer att SLL vill arbeta fram en lösning med Castellum för hur man bäst förhåller sig till tunnelbaneutbyggnaden.

I övrigt vidhåller SLL vad som anförts i ansökan och tidigare yttranden samt under huvudförhandlingen.

#### **A.7       Stockholms stad, miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Stockholms stad, miljö- och hälsoskyddsnämnden, ("Stockholms Stad") anför i sitt yttrande (aktbil 272) att Stockholms Stad i huvudsak vidhåller sina yrkanden avseende bullervillkor. Stockholms Stad har i sitt yttrande sammanfattat en jämförelse mellan de av SLL föreslagna villkoren och de villkor som Stockholms Stad föreslår.

##### *Luftburet buller*

Stockholms Stad föreslår att villkor 5.1 får följande understrukna tillägg:

*Värdena i denna punkt 5.1 gäller inte de som erhållit skriftligt erbjudande från SLL om tillfälligt boende, alternativt tillfällig vistelse och när andra skyddsåtgärder inte kan anses tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga.*

Avseende villkor för stomljud har Stockholms Stad vidare yrkat att villkor 5.3 i SLL:s reviderade villkorsförslag ska ha ett lägre riktvärde helgfri mån-fre kl. 19:00-22:00 om 40 dBA i stället för den yrkade nivån om 45 dBA.

Vidare har Stockholm Stad anført att villkor 5.4 justeras enligt följande

*Arbeten som medför stömljud som riskerar att överskrida riktvärdena i punkten 5.3 får, i samråd med tillsynsmyndigheten, ske helgfri måndag-fredag kl. 07-22:00, förutsatt att åtgärder vidtas enligt punkterna 5.5 och 5.6 nedan. Andra avvikelser från riktvärdena i punkten 5.3 får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.*

Slutligen föreslår Stockholms Stad att ett bemyndigande med följande lydelse införs:

*Tillsynsmyndigheten bemyndigas att meddela närmare villkor om åtgärder och försiktighetsmått angående stömljud.*

SLL hänvisar till vad som tidigare anförts och framhåller sammanfattningsvis följande.

SLL:s utgångspunkt har varit att så långt möjligt uppnå likabehandling mellan de olika tunnelbaneutbyggnaderna. Under huvudförhandlingen har SLL valt att göra avsteg från den modell som arbetats fram för samtliga utbyggnader i syfte att för det nu aktuella projektet nå en lösning i samförstånd med tillsynsmyndigheterna. Det ska dock framhållas att de justeringar som SLL gjort i sitt ursprungliga villkorsförslag inte ska uppfattas som att SLL anser att motsvarande villkor kommer att vara rimliga för de andra delprojekten, utan SLL kommer att göra den bedömningen i senare skede.

SLL har genom de justerade villkorsförslagen accepterat de riktvärden för luftburet buller som Stockholms Stad, men även bl.a. Järfälla kommun, har föreslagit. Det gäller såväl inomhusbuller som utomhusbuller. Vidare har SLL även kompletterat sina villkorsförslag med riktvärden för maximala ljudnivåer nattetid.

Vad gäller tillfälligt boende förutsätter Stockholms Stads villkorsförslag för tillfällig vistelse att andra skyddsåtgärder inte är tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga. Detta innebär att SLL inte har utrymme att erbjuda tillfällig vistelse direkt till berörda, utan det krävs att SLL först vidtar skyddsåtgärder till den grad att andra skyddsåtgärder inte kan anses vara tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga. Såsom SLL framfört under huvudförhandlingen önskar SLL att ha utrymme för flexibilitet och anpassade lösningar i varje specifik situation. Att då tvingas vidta skyddsåtgärder i fall när tillfällig vistelse redan från början anses vara den bästa tillgängliga lösningen, och önskad av de berörda, kan inte anses vara ändamålsenligt.

Att SLL oaktat detta tillägg behöver vidta skyddsåtgärder följer av åtgärdsplanen för buller och stomljud under byggtiden som SLL enligt villkorsförslagen ska följa, SLL:s åtaganden i målet samt 2 kap. miljöbalken.

Vad gäller tillfällig vistelse vid överskridande av riktvärden för stomljud ska påpekas att de enda möjligheterna att begränsa påverkan från stomljud är att reglera arbetstiderna eller erbjuda tillfällig vistelse. En sådan skrivning i fråga om stomljud som föreslås av Stockholms Stad m.fl. ger således en felaktig bild av att stomljud går att begränsa genom skyddsåtgärder.

SLL är väl medvetet om att lokaler för undervisning utgör sådan verksamhet som kan störas av höga bullernivåer. SLL avser att anpassa bulleralstrande arbeten på så sätt att de inte ska störa undervisningen. Detta kan ske genom att förlägga sådana arbeten under tider då undervisning eller vistelse inte sker i lokalerna, som exempelvis under lov och helger. Lokalerna utgör då inte undervisningslokaler.

I fråga om Stockholms Stads yrkande att riktvärde för stomljud för bostäder helgfri måndag-fredag kl. 19.00-22.00 ska justeras från 45 dBA till 40 dBA vill SLL än en gång framhålla att en sådan sänkning skulle medföra en stor ökad administrativ börda eftersom ett mycket större antal lokaler för tillfälligt boende eller tillfällig vistelse skulle behöva förberedas då stomljud inte kan begränsas genom skyddsåtgärder. Detta trots att erfarenheter visar att få väljer att utnyttja erbjudandet. Vid huvudförhandlingen redogjorde SLL för utfallet i projektet Citybanan, som också hade ett bullervillkor på 45 dBA kvällstid, i fråga om tillfällig vistelse. Dessa uppgifter bekräftar att få väljer att utnyttja erbjudanden om tillfälligt boende eller tillfällig vistelse.

SLL vill istället genom sina föreslagna villkor minska den sammanlagda tiden för påverkan av buller och andra störningar i området.

Mot bakgrund av den längre störningstiden som Stockholms Stads villkorsförslag skulle medföra, kan SLL inte se att en sänkning av ljudnivån medför någon ökad nytta som kan ställas i förhållande den administrativa börda och de kostnader som skulle krävas för att sänka riktvärdet kvällstid. De som har behov av tillfällig vistelse kommer dock att omhändertas i enlighet med SLL:s åtgärdsplan för buller och stomljud under byggtiden, som SLL ska följa enligt sitt villkorsförslag.

Stockholms Stad och miljö- och hälsoskyddsnämnden i Järfälla kommun har föreslagit en begränsning av arbetstiden varigenom stomljudsalstrande arbeten inte får utföras utanför helgfri måndag-fredag kl. 07-22.



SLL vill än en gång förtydliga att det är mycket viktigt för projektet att en begränsning av arbetstiden inte föreskrivs. Riktvärdena är fastställda så att de ska utgöra en acceptabel ljudnivå och så länge de innehålls behöver arbete få pågå. Av denna anledning har SLL inte heller föreslagit någon generell begränsning av arbetstider utöver vad som följer av att riktvärdena ska innehållas.

SLL anser vidare inte att det är ändamålsenligt att begränsa arbetstiden för stomljudsalstrande arbeten då det förhindrar en effektiv framdrift på stora sträckor där man inte riskerar att störa någon, exempelvis genom Barkarbyfältet. Om arbetstiden begränsas innebär det även att stomljudsalstrande arbeten behöver pågå under en längre tid, vilket således skulle innebära en längre störningstid för berörda. En sådan längre störningstid skulle inte bara avse buller utan alla störningar från projektet.

Med anledning av att vissa verksamheter inte kan utnyttja möjligheten till tillfällig vistelse, såsom Sveaborgsskolan, begränsas även arbetena dagtid. SLL bedömer att projektet med Stockholms Stads villkorsförslag blir mycket svårt att genomföra på den delsträcka som rör Sveaborgsskolan.

Stockholms Stad har framhållit att en förutsättning för att villkoret avseende arbetstidbegränsning ska vara tillämpligt är att det finns en mottagare av stomljudet. SLL noterar denna tolkning, men anser inte att det vore rättssäkert att det föreskrivs ett villkor vars ordalydelse leder till en annan tolkning. Av Stockholms Stads villkorsförslag framgår uttryckligen att det föreskrivs en arbetstidsbegränsning för stomljudsalstrande arbeten utanför de angivna tiderna, och eftersom bl.a. tunneldrivning alltid är stomljudsalstrande arbete kan någon tunneldrivning då inte ske utanför de angivna arbetstiderna. Möjligheten att arbeta nattetid skapar även större flexibilitet i produktionen. Därmed ökar möjligheten att passera känsliga miljöer under lämpligare tider när ingen eller endast begränsad verksamhet sker, exempelvis avser detta skolor, ledningstunnlar och Förbifart Stockholm.

SLL anser inte att det ska föreskrivas krav på samråd med tillsynsmyndigheten varje gång SLL vill utföra arbeten under nattetid, så länge riktvärdena innehålls. SLL vill inte heller behöva samråda om att få arbeta i sådana situationer där de utförda arbetena underskrider riktvärdena och inte kan störa någon, exempelvis tunneldrivning genom Barkarbyfältet. Arbetstiden är en mycket viktig förutsättning för projektet och det riskerar att få stora konsekvenser för projektet om en generell begränsning av arbetstiderna föreskrivs.

Stockholms Stad, men även miljö- och hälsoskyddsnämnden i Järfälla kommun, har föreslagit delegation till tillsynsmyndigheten att meddela villkor och föreskrifter om försiktighetsmått avseende luftburet buller och stomljud. SLL har tagit fram en utförlig åtgärdsplan för luftburet buller och stomljud och föreslagit som villkor att den ska följas. Åtgärdsplanen innebär mer förutsebarhet för alla parter istället för att tillsynsmyndigheter ska bemyndigas att meddela ytterligare villkor och föreskrifter.

För att skapa tydlighet gentemot boende, entreprenörer och kommunens exploatörer krävs framförhållning och möjlighet till en god planering.

Om tillsynsmyndigheten genom delegation ändrar förutsättningarna för arbetena minskar tydligheten gentemot de boende. Kommunikationen försvåras och möjligheten att ge besked i god tid försämras. Risker ökar även för att angivna tider till boende behöver justeras med kort varsel, exempelvis för när det kan vara aktuellt med tillfällig vistelse.

Med otydliga förutsättningar kan SLL inte agera som professionella beställare av entreprenadarbeten. Förändrade arbetstider och villkorsnivåer under pågående produktion är förknippat med mycket stora förgäveskostnader och tidsförskjutningar.

Byggandet av tunnelbanan är dessutom tätt förknippat med byggandet av den omkringliggande staden. Arbetena kräver en noggrann samordning och gemensam planering. Om villkoren för framför allt luftburet buller justeras, påverkas även kommunens stadsutbyggnad negativt exempelvis där biljetthallarna ska integreras i stadens byggnader.

Avslutningsvis i fråga om buller vill SLL framhålla att SLL genom sina föreslagna villkor och arbetssätt avser att finna anpassade lösningar och föra en kontinuerlig och proaktiv dialog med berörda, såväl vad gäller skyddsåtgärder som tillfällig vistelse och arbetstider.

## **B. Rättegångskostnader**

Savills IM har framställt ersättningsyrkande för rättegångskostnader om 100 000 kronor, avseende ersättning till juridiskt ombud om 50 timmar

Länsstyrelsen i Stockholm har framställt ersättningsyrkande för rättegångskostnader om 132 800 kronor varav 67 200 kronor avser handläggning och 65 600 kronor avser förberedelser och deltagande vid huvudförhandling.

Castellum (aktbil 270-271) har, som SLL förstår det, begärt ersättning för rättegångskostnader jämlikt 25 kap. 2 § miljöbalken, med ett belopp om 292 000 kronor.

Ellevio yrkar ersättning för rättegångskostnader om totalt 65 625 kronor (inklusive moms, varav moms utgör 13 125 kronor). Ersättningen utgör arvode för 15 timmar juridiskt ombud.

SLL har haft kontakt med Ellevio för att be Ellevio klargöra om bolaget, utöver rättegångskostnader, yrkar ersättning för moms på beloppet. Ellevio har, genom sitt ombud, förtydligat att yrkandet rätteligen enbart avser ersättning för rättegångskostnader och inte avser moms. SLL förstår därför Ellevios yrkande som att det yrkade beloppet uppgår till 52 500 kronor.

SLL motsätter sig inte att utge ersättning för rättegångskostnader till de parter som har yrkat det, men överlåter till mark- och miljödomstolen att bedöma skäligheten i yrkade belopp.

## C. Utredningsvillkor

Mark- och miljödomstolen har i sitt föreläggande (aktbil 274) angett att det av PM Hydro[geo]logi, bilaga B6, framgår att det beräknade inläckaget varierar för de delsträckor som SLL har valt att dela upp tunnelsträckan i. Domstolen påpekar i sitt yttrande att kontroll av inläckage under drifttiden underlättas om sträckan delas upp i sektioner varvid åtgärder kan sättas in i god tid för de objekt som är mest känsliga. Domstolen anför i sitt yttrande att det mot bakgrund av den goda kunskapen om inläckage i tunneln som SLL kan förväntas ha, kan ifrågasättas om inte SLL:s utredningsvillkor också bör innehålla ett krav på redovisning av tänkbara sektioner som sträckan kan delas upp på. Följande korrigerade utredningsvillkor föreslås med anledning därav.

*UI. Under provotiden ska SLL närmare utreda inläckaget av grundvatten under drifttiden och förutsättningarna för vidtagande av ytterligare åtgärder för begränsning av inläckaget. Resultatet av utredningarna samt förslag till slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast ett år efter utgången av provotiden. Redovisningen ska innehålla även förslag till sektionering och vilka läckage som ska gälla för respektive sektion. Om sektionering bedöms inte är lämplig ska skälen till det framgå av redovisningen.*

SLL har inget att invända mot domstolens förslag till korrigering av utredningsvillkoret.

## D. Korsningspunkten med Förbifart Stockholm

Med hänvisning till domstolens föreläggande (aktbil 274) punkten 3 och med anledning av de diskussioner som fördes under huvudförhandlingen angående den planerade grundvattenbortledningen för tunnelbanans samordning med Trafikverkets villkor avseende grundvattenavsänkningar i tillståndet för Förbifart Stockholm, vill SLL anföra följande.

Mark- och miljödomstolen har fastställt följande villkor för öppna schakt under byggskedet för projektet Förbifart Stockholm (villkor 3 första stycket i mark- och miljödomstolens dom 2014-12-17 i mål nr M 3346-11):

*3. För att undvika skada får i byggskedet grundvattensänkningen enligt tillståndet till vattenverksamhet i punkten 2 inte orsaka större avsänkning av grundvattennivå i jord utanför angivna villkorsområden än 0,3 meter i förhållande till tidigare års nivåfluktuation.*

Punkten 2 i tillståndet för Förbifart Stockholm avser bortledande av grundvatten från öppna schakt i byggskedet och innefattar schakten för trafikplatsen vid Akalla samt schakt för arbetstunnel vid Hägerstalund. Schakten och tillhörande villkorsområden redovisas i bifogad karta, Bilaga 1. Andra stycket i villkor 3 för Förbifarten är inte relevant eftersom det rör dränering enligt punkten 4 i tillståndet och har därför inte återgetts här.

SLL har i yttrande den 19 juni 2017 (aktbil 114 med underbilagor) redovisat hur SLL:s tillstånd kan samordnas med Trafikverkets tillstånd för Förbifart Stockholm. SLL vill, utöver vad som anförts i nämnda yttrande, tillägga följande. Arbetstunneln vid Hägerstalund är färdigbyggd vilket medför att detta villkorsområde inte aktualiserar någon samordning i förhållande till tunnelbaneutbyggnaden. SLL noterar att Trafikverket inte behövde utföra infiltration i detta område för att innehålla villkoret avseende grundvattenavsänkning. För de öppna schakten för trafikplatsen i Akalla pågår för närvarande byggnation. Det är troligt att även trafikplatsen är färdigbyggd innan grundvattenbortledning för tunnelbanan påbörjas inom berört område. Detta innebär att behov av samordning troligen inte heller kommer att aktualiseras för detta område.

För det fall arbetena med schakten i Akalla inte skulle vara färdiga då byggtiden för tunnelbanan inleds, åtar sig SLL att genom infiltration i jordlagren motverka den nivåsänkning som kan uppkomma till följd av grundvattenbortledning för tunnelbanan, i syfte att inte försvåra för Trafikverket att innehålla villkor avseende grundvattenavsänkning, villkor 3 första stycket, i tillståndet för Förbifart Stockholm. Det grundvattenmagasin som kan beröras av både tunnelbaneutbyggnaden och byggnationen i schakten i Akalla sträcker sig längs med

Akallalänken. Åtagandet gäller inom det område som redovisas som skrafferad yta i Bilaga 1. På kartan redovisas också förekommande grundvattenmagasin i jordlagren. Åtagandet gäller för den tid då villkorsområdet är aktuellt (byggskedet för Förbifart Stockholm). SLL kommer att samordna planerad infiltration med den infiltration som Trafikverket låter utföra kring schakten. Samordning kommer också att ske på så sätt att SLL anpassar infiltrationen utifrån de larmnivåer som ansatts i kontrollprogram för Förbifart Stockholm. I kontrollprogram grundvatten för tunnelbanan benämns dock nivåerna ”åtgärdsnivåer”.

---

Stockholm den 25 oktober 2017

Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, genom



Felicia Ullerstam  
(enligt fullmakt)



Philip Herrström  
(enligt fullmakt)

Bilaga

1. Karta till åtagande som anges i avsnitt D.

Miljöprövning för tunnelbana från Akalla till Barkarby station

Datum: 2017-10-25

Skala (A3): 1:6 000

0 0,045 0,09 0,135 0,18 0,225 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan  
© Open Stockholm

Teckenförklaring

- Villkorsområden för Förbifart Stockholm
- Område inom vilket åtagande om infiltration för att motverka grundvattennivåsänkning från tunnelbanan gäller
- Grundvattenmagasin
- Pågående jord- och bergschakt, Förbifart Stockholm
- E4 Förbifart Stockholm
- Ny anläggning
- Befintlig tunnel
- Befintlig tunnel Akalla

