

Svar på föreläggande om Komplettering, dat. 2024-12-19, av Ansökan om tillstånd för täktverksamhet på fastigheten Sjuenda 2:1 i Södertälje kommun, Stockholms län, Ert Dnr: 59406-2024.

Nedan lämnas svar på Er kompletteringsbegäran.

Numreringen av svaren, följer numreringen i Ert föreläggande.

1. Redovisa en sammanställning över befintliga tillståndsgivna täktverksamheter i närområdet. Sammanställningen ska även innehålla uppgifter om kvarvarande brytmängder samt vilket avstånd dessa ligger från den sökta täktverksamheten.

Svar:

Som framgår av kartan och tabellen i Bilaga K-1, finns tre täkter inom någorlunda rimliga transportavstånd. Den närmaste täkten (1) - Järna-täkten - har enligt uppgifter från Länsstyrelsen inte längre något gällande tillstånd. Nästa täkt norrut är Jumsta-täkten (2) har tillstånd att ta ut maximalt 500 000 ton/år under 25 år. Det får förutsättas att tillståndet fortfarande är giltigt. Transportavstånd till nu aktuellt vägprojekt är ca 15-30 km. Täkt nummer 3 – Hagbytäkten - i Trosa kommun har också tillstånd att ta ut maximalt 500 000 ton/år, under 25 år. Transportavstånd till nu aktuellt vägprojekt är ca 20-35 km.

Av erhållna uppgifter kan konstateras att det finns två externa täkter (Jumsta och Hagby som drivs av samma företag) som teoretiskt sett kan leverera material. Det är inte möjligt för Bolaget att ta reda på återstående kvantiteter eller andra åtaganden/leveranser som dessa täkter har. Men då bägge dessa täkter har tämligen nya och uppdaterade tillståndsbeslut kan antas att täkterna också har kapacitet för aktuella leveranser.

*Se även **Bilaga K-1**.*

2. Komplettera med kartbild över sökt verksamhet där även transportvägen (det vill sägs skogsbilvägen) för planerade in- och

uttransporter mellan väg 57 och täktområdet samt planerad omdragning av väg för gående, cyklister och ryttare finns inritad.

Svar:

Som framgår av Bilaga K-2 kommer befintlig skogsbilväg från väg 57 och norrut att användas för transporter till och från tåkten. Vägen är ursprungligen byggd som ett beredskapsarbete på 30-talet "AK-vägen". Den håller god standard och är väl underhållen. Vi bedömer att den inte kommer att behöva breddas eller byggas om. Däremot kommer befintliga mötesplatser att utökas och att ev. behöva kompletteras med någon ny. Utöver detta kan vägen komma att förstärkas med ytterligare överbyggnadsmaterial på något/några partier. I övrigt kommer vägen att underhållshyvlas, dammbindas och snöröjas i erforderlig omfattning. Anslutningen till väg 57 kan komma att behöva ändras för att passa den nya utformningen av riksvägen. Detta utförs efter tillstånd från Trafikverket. Befintlig väg bom kommer att hållas låst under icke arbetstid. I övrigt bedömer vi att ytterligare åtgärder inte är nödvändiga.

Beträffande omdragning av väg för gående cyklister och ryttare m.fl. förbi själva täktområdet hänvisas till Bilaga K-3. Som framgår av bilagan sker omdragningen inom tåktens verksamhetsområde, och utgör en del av verksamheten.

3. Ange vilka miljökonsekvenser som tunga transporter till och från verksamhetsområdet kan få på naturmiljön.

Svar:

Miljöpåverkan från transporter kan huvudsakligen beskrivas som buller, damning, avgasutsläpp, energiförbrukning, vägslitage, risk för trafikolyckor, ljusförorening (i den mån transporter utförs under mörker).

Vad beträffar buller från transporterna kan de nivåer som genereras vid de genomsnittliga transporterna, inte nå sådan styrka att de nämnvärt påverkar naturmiljön omkring vägen. För den södra delen av transportvägen är trafikbuller från riksvägen den helt dominerande bullerkällan i området.

Vad beträffar damning kommer denna, bl.a. av arbetsmiljöskäl, hållas på en så låg nivå som möjligt genom regelbundna dambekämpningsåtgärder.

Vad beträffar avgasutsläpp, energiförbrukning, vägslitaget och trafikolyckor, så kan dessa ses som proportionella i förhållande till det totala transportarbetet. Genom den nu föreslagna lokala tåkten kan transportbehovet minimeras och därigenom denna påverkan också minimeras. Vi bedömer att denna påverkan inte är av den arten eller omfattningen att den omgivande naturmiljön kommer att påverkas på något menligt sätt vad gäller dessa parametrar.

Vad gäller risk för ljusförorening från transporterna vill vi framhålla att transporterna utförs dagtid under vardagar och därför sker huvudsakligen under dagsljus. Det är därför inte sannolikt att transporterna skulle bidra i någon större omfattning till ljusförorening i naturmiljön.

4. Förtydliga vad som avses med sökt verksamhetskod 90.30 B enligt 29 kap. 48§ miljöprövningsförordningen (2013:251), det vill säga lagring som en del av att samla in avfall, samt ange hur avfallet ska hanteras. Förtydliga även vilka mängder avfall som avses omfattas av denna verksamhetskod.

Svar:

Som framgår av ansökningshandlingarna kommer en uppskattad mängd av sammanlagt ca 60 000 ton avfallsmassor (överskottsmassor) att återvinnas. I första hand kommer Bolaget att sträva efter att återvinna så stora mängder som möjligt för att återanvändas inom vägbyggnadsprojektet. Av den anledningen har vi tagit höjd för återvinning av dessa massor, inkl. lagring, vid något tillfälle, skulle kunna uppgå till mer än 30 000 ton. Därav har anmälan enligt 90.30 B skett. För det fall att lagringen av dessa massor inte kommer att uppgå till 30 000 ton skulle anmäla i stället skett enligt 90.40 C.

För de massor som kommer att användas för uppbyggnad av upplagsplaner, skyddsvallar mm inom täktområdet sker återvinning enligt 90.141 C.

5. Ange föroreningsnivån för det avfall som ska föras in för återvinning i anläggningsändamål.

Svar:

Föroreningsnivå: MRR.

6. Komplettera bullerutredningen genom att beräkna scenarier med ingångsvärdet för högsta ljudeffekt enligt tabell 11 i rapport "Best available technique", Buller från bergtäkter, TemaNord 2013:588

Svar:

Som framgår av bullerutredningen är de redovisade nivåerna i "Tabell med ekvivalent ljudnivå vid respektive bostadshus" på sid. 12, beräknade med utgångspunkt från den vanliga förekommande maskinparken. Som framgår uppgår bullernivåer i tre fall till 51 dBA. Bolaget har därefter valt att redovisa hur bullerspridningen blir om man använder bullerdämpad borrarutrustning i stället. I dessa beräkning har högsta ljudeffekt inom aktuell maskinkategori använts. Bolaget avser att använda bullerdämpad borrarutrustning eller motsvarande skyddsåtgärder.

Det kommer därför inte att spegla något realistiskt scenario att använda "odämpad" borrarutrustning med högre ljudeffekter i beräkningen.

Om oklarheter, osäkerheter i frågan återstår, finns möjligheten att verifiera beräknade nivåer genom mätning i fält.

7. Redogör närmre för utformningen och dimensioneringen av sedimentationsdammen samt ange om även upplagsytan dagvatten

ska avledas genom dammen. Ange vilka utsläppsparametrar samt föroreningshalter i utgående vatten efter rening som verksamheten avser att kontrollera och förhålla sig till.

Svar:

Sedimentationsdammens utformning och dimensionering beskrivs tydligast i MKB under punkt 7.10.2 "Skyddsåtgärder". Där framgår förutsättningarna för utformning och dimensionering. Där framgår också att hela verksamhetsområdet ingår i avvattningsområdet för tåkten. Dammen är placerad på lägsta punkten. Vi menar att de parametrar som är relevanta att provta är Totalkväve och Oljeindex. Halter för angivna parametrar fastställs lämpligen i Kontrollprogrammet efter bestämning av bl.a. bakgrunds nivåer.

8. Beträffande, Yttrande från Södertälje kommun:

Svar:

Arbetstider: Som framgår av såväl TB pkt 5.9 som MKB pkt 4.5 är normal arbetstid helgfria vardagar måndag till fredag kl. 06 – 18. Under dessa tider kan de mest bulleralstrande arbetsmomenten (borrning, sprängning, förkrossning och skutknackning) att bedrivas.

Mindre bullrande verksamheter som exv. transporter kan komma att bedrivas andra tider. Som framgår av bullerutredningen kommer ljudnivåer från verksamheten vid dessa moment att understiga 40 dBA.

Avledande av vatten: Se punkt 7 ovan

Geologisk bedömning: Bolaget har genomfört en geologisk bedömning, Bilaga 9 till Ansökningshandlingarna. Av denna framgår att den metavulkanit (markerad med gul färg i Fig.1) som skulle kunna innehålla mineraliseringar med sulfidmineral, men i förekommande fall finns järnmineraliseringar utspridda väst och nordväst om området (>500 meter från området). Det framgår också av ovan nämnda karta att det område som skulle kunna innehålla mineraliseringar (gulmarkerat) ligger längst in i brytningsområdet och kommer således att brytas ut sist. Huvuddelen av den erforderliga volymen kommer således att ha brutits ut innan man når fram till aktuellt område. Bolaget kommer trots detta ändå att låta geologisk sakkunnig bedöma utfallet efter några salvors utbrytning för att verifiera ovan bedömningar.

Rekommendationerna kommer att följas, och hanteras i kommande Kontrollprogram.

Miljökonsekvensbeskrivning: Hur provtagning genomförts och hur förorenade massor hanteras i vägombyggnadsprojektet framgår av Trafikverkets handlingar PM Masshanteringsplan dat. 2023-04-05, se Bilaga K-4, och PM Markmiljöundersökning dat. 2022-11-30, se Bilaga K-5, som bifogas här.

Naturmiljö, rekreation och friluftsliv: Se i första hand redovisning under punkt 3 ovan. Vägen kommer inte att breddas eller rätas. Vad gäller buller från verksamheten framgår av bullerutredningen att det huvudsakligen är borrningen som orsakar bullerspridning till omgivningen. Av den anledningen har Bolaget föreslagit användning av bullerdämpad utrustning eller motsvarande. Borrning förekommer bara under ca en veckas tid före varje salva. Övriga arbetsmoment tillsammans ger < 40 dBA till närmaste omgivning, vilket klarar bullerkrav för nattdrift enligt

Naturvårdsverkets riktlinjer 2015. Det bör också förtydligas att verksamheten endast förekommer dagtid under vardagar, och fritidsaktiviteter vanligtvis och huvudsakligen utövas under fritid. Verksamheten kommer därför som helhet att störa omgivningen med buller i mycket liten grad. Således bedöms såväl den badplats som finns vid sjön Akaren på ett närmaste avstånd från verksamheten 2-3 km, som Sörmlandsleden på ett närmaste avstånd av ca 1,5 km att inte påverkas av verksamheten på något påtagligt sätt. Den helt dominerande bullerkällan i området är och förblir trafiken på väg 57. Beträffande omdragning av GCR-väg inom verksamhetsområdet, se Bilaga K-3.

9. Beträffande Yttrande från Länsstyrelsen Stockholm dnr: 67156-2024 av dat 2024-12-17:

Svar:

Sökanden begär fortsatt samråd i ärendet. Tills vidare åtar sig därför Sökanden att undanta områden som kan vara föremål för fortsatt utredning, se bilaga K-6.

Kompletteringshandlingar skickas härmed i digitalt format. På begäran sändes handlingar i papperformat.

Kommunikation i ärendet önskas till:

Lennart Svensson, Tåkt och Miljö, E-post: taktochmiljo@telia.com Tel. 0706-35 61 53

Bjursås 2025-01-20



Göran Martinsson

VD, Scandinavian RoadConstruction AB

Bilagor:

Bil. K1 Behov Tillgång Hushållning

Bil. K2 Transportväg

Bil. K3 Tåktplan med förslagen GCR-väg

Bil. K4 Masshanteringsplan dat 2023-04-05

Bil. K5 Markmiljöundersökning dat 2022-11-30

Bil. K6 Tåktplan med gränsmärken