

## Sammanställning från samråd angående inert-deponi inom fastigheten Torp 14:1

Offentligt samrådsmöte hölls i Fagervikskolans matsal den 7 april 2016. 27 personer deltog på samrådsmötet, se deltagarförteckning i bilaga 1. Mötet inleddes med att Ragnhild Karlsson NCC Teknik och Lennart Sundin från NCC Industry presenterade sig och hälsade samtliga välkomna.

Ragnhild Karlsson beskrev den planerade verksamhetens omfattning och lokalisering och beskrev även typ av massor som ska tas emot och platsen varifrån de kommer och kopplingen till Norviksprojektet, se presentation i bilaga 2. Frågor ställdes under hand. Nedan har de frågor och synpunkter framfördes på mötet markerats med *kursiv* stil. NCCs åtgärder anges i anslutning till respektive fråga.

*Väg 225 har redan idag hög trafikbelastning av lastbilar. Det kommer bli ännu större belastning då Norviks hamn byggs. En stor del av den tunga trafiken ska inte till Stockholm utan t ex Norge och väljer att ansluta till europavägarna vid Södertälje. Trafikverket har inte några kända planer på att åtgärda väg 225 för att möta den ökade lastbilstrafiken.* I miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som ska följa ansökan om tillstånd bör andelen tunga transporter till deponin beskrivas i förhållande till övrig tung trafik på väg 225.

*Trafikökningen till inert-deponin kommer att innebära en tung lastbil var 10 minut under 10 år. Under ur lång tid kommer transporterna att pågå?* I MKB ska miljökonsekvenserna av trafiken beskrivas. Beskrivningen ska utgå från ett worst case. NCC behöver noggrannare beskriva framdriften av Norviksprojektet och i tiden beskriva hur mängden massor som kan köras till Torp kan variera.

*Kan NCC styra bilarnas vägval? Vägen över Segersäng är 6 km kortare och många lastbilar väljer den vägen idag trots att den är smalare, krokigare, och passerar genom bostadsområde. Vägen är inte klassad för tung trafik.* NCC behöver i MKB närmare beskriva vilka verktyg som finns för att få transporterna att gå väg 225 och 542.

*Ca 100 nya bostäder planeras runt Grödby. De boende har i hög grad två bilar per hushåll. Majoriteten använder personbil för transporter till och från jobb, skola, affär mm. Trafiksituationen på de smala och krokiga vägarna till Grödby är redan idag ansträngd och blir än mer ansträngd med bostadsutbyggnaden. Situationen kommer ytterligare att förvärras med den planerade ökade lastbilstrafiken.* I MKB bör andelen transporter till deponin beskrivas i förhållande till övrig trafik.

*Längs vald transportväg finns flera skolor och dagis med 500 skolbarn. De barn som åker skolbuss behöver passera vägen för att komma till busshållplatsen. Transporttillskottet kommer att göra skolvägen ännu mer osäker. Det saknas gång- och cykelvägar.*

*Långa sträckor har hastighetsbegränsningar på 30 och 40 km/h. Kommer transportörerna verkligen välja denna väg med de hastighetsbegränsningarna?*

I ansökan bör de rättsliga förutsättningarna för reglering av trafik på allmän väg beskrivas.

*Finns det ingen plats i Norvik att lägga massorna? Stockholms stad äger Stockholms Hamnar. Finns det inte någon mark som ägs av Stockholms stad där massorna kan läggas?*

I MKB beskriva vilka kontakter som tagits och vilka alternativ som övervägts. Bl a beskriva kontakter med Nynäshamns kommun och de platser som diskuterats för återvinning av massorna.

*Går det inte att återvinna massorna inom Norvik? Går det inte att återvinna massorna inom Nynäshamn? När ansökningar om bergtäkter lämnas till Länsstyrelsen beskrivs det som att det föreligger brist på ballastmaterial i Nynäshamn.*

En del av massorna kommer förmodligen att kunna återvinnas för jordtillverkning. Det kan även finnas grusstråk som kan återvinnas i Norvik. Beskriv förutsättningarna för återvinning i MKB. Beskriv i ansökan att mängden 750 000 m<sup>3</sup> är största tillåtna mängd och tar höjd för att inga massor från Norvik kan återvinnas på andra ställen.

*Jorden i Norvik har provtagits och konstaterats innehålla relativt höga kromhalter. Har några markprover tagits inom Torp 14:1? Vilken påverkan kan massor från Norvik ha på marken vid Torp?*

Överväg om markmiljöprovtagning ska utföras i samband med hydrogeologisk utredning om bottenskiktets beskaffenhet.

*Använd massorna för att bygga ut cykelbanor mellan Ösmo och Spångbro. När massorna ändå ligger på lastbil kan de läggas ut som cykelbana.*

Cykelbanor så är kommunens ansvarsområde, att ordna marklov, inlösen av mark, upphandling mm. NCC är positivt till att använda överskottsmassor från Norvik till cykelbanor och kan anlägga cykelbanor men det kommunens ansvar att lösa det formellt.

*Havsyttehöjningen gör att landpartier inom Nynäshamn kan översvämmas. Kan inte massorna användas som utfyllnad av land som riskerar att översvämmas?*

Bedöm kommunens arbete med klimatanpassning och om eventuella åtgärder planeras inom tidplanen för Norvik. Beskriv i ansökan.

*Klarar Spångbrovägen bärighetskraven?*

Beskriv bärighet i MKB

*Vattentäkten är jätteviktig. Det är den enda vattentäkten i Sorunda. Det finns ingen reservvattentäkt. Gorrans vattentäkt är på gränsen att klassas som riksintresse för vattenförsörjningen.*

Beskriv miljöpåverkan på vattenkvaliten. Avgörande fråga för tillåtlighetsbedömningen som behöver belysas ingående i MKB och ansökan.

*Resultaten från bullerutredningen ifrågasattes. Ska bandtraktorn köra på deponin från 06 till 22? Är det både intransporter och bandtraktor som sker 06-22?*

I domen för Norvik begränsas arbetstiden till 07-18. Arbetstiden för deponin kan sammanfalla med Norvik med en fördröjning p g a transporttiden. Detta beskrivs i MKB och ansökan.

*Hur får man del av materialet som presenterats?*

De som anger kontaktuppgifte (adress eller e-post) på deltagarlistan eller skickar in skriftliga synpunkter inom ramen för samrådet får återkoppling från NCC.

Solna 2016-04-08

Ragnhild Karlsson

Bilaga: Presentation vid samrådsmöte