

PM 2014:51 RI (Dnr 303-2375/2011, 303-2376/2011, 303-2377/2011, 303-2429/2011)

Trafikverkets ansökningar om tillstånd att anlägga och driva tillfälliga hamnar samt tillstånd till grundvattenbortledning för byggande och drift av Förbifart Stockholm

Yttrande till Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt i mål nr M 3342-11, M 3343-11, M 3345-11 och M 3346-11

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Till Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt överlämnas yttrande i mål nr M 3342-11, M3343-11, M3345-11 och M3346-11 enligt promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

Trafikverket har gett in yttranden i mål om Förbifart Stockholm som staden har beretts tillfälle att yttra sig över. Staden har i flera tidigare sammanhang ställt sig generellt positiv till sträckning och utformning av Förbifart Stockholm.

Angivna mål vid mark- och miljödomstolen avser Trafikverkets ansökningar om tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn vid Norra Lovön (Hogsta 4:1) i Ekerö kommun, vid Malmviken på Lovö (Lovö Edeby 4:1) i Ekerö kommun och vid Sätra (Sätra 2:1 och Båtvaggan 1) i Stockholms kommun samt tillstånd till grundvattenbortledning för byggande och drift av Förbifart Stockholm. Staden, genom kommunstyrelsen och facknämnder, har tidigare yttrat sig i målen vid remiss av ansökningarna. Trafikverket har sedan gett in yttrande i målen med kompletteringar med anledning av mark- och miljödomstolens protokoll 2012-10-30 och 2012-11-20 samt bemött synpunkter som remissinstanser har lämnat i målen. Staden har nu genom underrättelse beretts tillfälle att yttra sig över Trafikverkets yttrande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

Trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har inkommit med kontorsyttranden. Exploateringsnämnden har inte inkommit med något svar.

Stadsledningskontoret konstaterar att staden i flera tidigare sammanhang ställt sig generellt positiv till sträckning och utformning av Förbifart Stockholm.

Stadsledningskontoret finner inte att Trafikverket i sitt yttrande nu angivit något som föranleder stadsledningskontoret att anföra något ytterligare.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att de yttrar sig i särskild ordning i egenskap av tillsynsmyndighet och har därför beslutat att avstå från att svara på kommunstyrelsens remiss.

Stadsbyggnadskontoret anser att det i dagsläget finns stora svårigheter i att mass-transporter för projektet framförs via det aktuella vägnätet vad gäller bl.a. trafiksäkerhet, buller och i relation till planerad bostadsutbyggnad i området.

Trafikkontoret har inget emot Trafikverkets kompletteringar i de aktuella målen men har några noteringar gällande vägtransporter till och från mottagningshamnen vid Tyska Botten samt till och från den tillfälliga hamnen i Sätra.

Mina synpunkter

Förbifart Stockholm är en historisk infrastruktursatsning och behövs i syfte att hålla ihop ett växande Stockholm. Cirka 80 procent av all trafik i länet går idag mellan den södra och norra delen av Stockholm, vilket hårt belastar Essingeleden och Stockholms innerstad samt medför bristande framkomlighet för resenärer – både med kollektivtrafik och med bil. Förbifart Stockholm är därför en väsentlig investering för att avhjälpa dagens brister samt öka Stockholms konkurrenskraft, ekonomiska tillväxt samt integration mellan länets södra och norra delar.

Jag ser inga anledningar till att ompröva kommunstyrelsens tidigare ställningstaganden i dessa ärenden, att med vissa påpekanden stödja Trafikverkets ansökningar och de föreslagna åtgärderna. I övrigt hänvisar jag till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Till Mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt överlämnas yttrande i mål nr M 3342-11, M3343-11, M3345-11 och M3346-11 enligt promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 12 mars 2014

STEN NORDIN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Trafikverkets yttrande till mark- och miljödomstolen i mål nr M 3342-11, M 3343-11, M 3345-11 och M 3346-11

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Till Mark- och miljödombstolen vid Nacka tingsrätt överlämnas yttrande i mål nr M 3342-11, M3343-11, M3345-11 och M3346-11 enligt nedan.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Regeringen har satt upp ett flertal mål, bland annat, klimatmål och 16 miljömål. Förbifart Stockholm hjälper på intet sätt samhället att nå dessa mål. Förbifart Stockholm är inte ett projekt som ligger i linje med modern stadsplanering och miljötänkande. Förbifarten kommer inte att bli en lösning på trafikproblemen, istället beräknas trängseln i Stockholmstrafikens vägsystem att bli fem gånger så stor som idag med Förbifarten utbyggd. Vägtrafiken kommer att öka och bilköerna blir fler. Hela projektet ska avbrytas och de 61 miljarder kronor det sammantaget beräknas kosta ska användas till nödvändiga kollektivtrafikinvesteringar.

Vägprojektet kommer att leda till en utglesad stadsstruktur i Stockholmsregionen som ger ökad exploatering av värdefull naturmark, ökad biltrafik och högre koldioxidutsläpp från trafiken. Det finns starka skäl för att avbryta projektet enbart sett till ärendena enligt ovan. I kap 3 § 1 i miljöbalken står att *”Mark- och vattenområden skall användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde skall ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.”*

De tre hamnarna och den mycket omfattande båttrafik med laster bestående av drivmedel, sprängmedel m.m. utsätter Mälaren för oacceptabla risker. Hamnverksamheten är inte heller förenligt med försiktighetsprincipen som ingår i de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap MB. I kap 4 §2 i miljöbalken pekas Mälaren med öar och strandområden ut som riksintresse.

Trafikverket har pekat ut Förbifart Stockholm som ett riksintresse för kommunikationer. Det är tydligt att två riksintressen står emot varandra i det här fallet och riksintresset Mälaren borde rimligen väga tyngre bland annat därför att det berör fler människor. När flera oförenliga riksintressen står mot varandra skall, enligt kap 3 §10 *”företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.”* Syftet med Förbifart Stockholm om ökad rörlighet och bättre kapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet kan bättre nås på andra sätt än med en motorväg.

Mälaren är dricksvattentäkt för 2 miljoner människor, utpekat som riksintresse enligt 4 kap MB samt vattenskyddsområde. Mot detta ska byggandet av Förbifart Stockholm, med bl.a. dessa tre tillfälliga hamnar, ställas. Förbifart Stockholm kan inte betraktas som långsiktigt god hushållning i förhållande till de andra värdena som Mälaren har.

Om en olycka skulle ske i Mälaren skulle flera miljoner stockholmare drabbas av att Mälaren inte kan användas som dricksvattentäkt. Konsekvenserna skulle bli mycket allvarliga eftersom det inte finns någon reservvattentäkt som kan täcka Stockholms vattenförsörjning någon längre tid. Mälaren uppnår i dagsläget inte miljö kvalitetsnormen för god kemisk status. Att då öka riskerna för föroreningar är inte förenligt med EG-direktivet för vatten (2006/60/EG).

Grimsta naturreservat är ett av Stockholms tystaste områden, vilket inte kommer bli fallet under det eventuella byggandet av motorvägen. Detta kommer att leda till försämrade rekreativvärden för många boende i Västerort. Samma sak gäller förstås även för Sätterskogens naturreservat. Sätterskogen är det enda rekreativområdet för boende i Skärholmen-Sätra, en del av Stockholm som redan idag är hårt drabbat av buller från vägtrafik. Samtliga hamnar är lokaliserade i områden som ingår i Stockholms gröna kilar. Hamnverksamheten kommer därmed att sprida buller i de gröna kilarna. Detta strider mot det Länsstyrelsen i Stockholms miljömål *”Bevara tysta områden”* (delmål under God bebyggd

miljö) som säger att ”*Tystnaden (frånvaron av buller) i Stockholms gröna kilar upprätthålls i minst rådande omfattning.*”

Miljömålet ”*grundvatten av god kvalitet*” kommer inte att kunna nås till år 2020. Enligt rapporten ”*Steg på vägen – fördjupad utvärdering av miljömålen*” är avståndet för att nå förutsättningarna ”*påtagligt*” och vidare sägs att ”*avståndet till att nå miljötillståndet är mot bakgrund av den bristande kunskapen svår att bedöma*”. Det finns många osäkerhetsfaktorer i beräkningarna om hur grundvattnet kommer att påverkas av Förbifart Stockholm. Det finns ingående parametrar i beräkningarna (bl.a. sprickzoner, krosszoner som Trafikverket inte har full kännedom om) som kan ändras och därigenom ge ett helt annat resultat. Förbifart Stockholm kan inte betraktas som långsiktigt god hushållning i förhållande till den viktiga frågan om vårt grundvatten. Grundvattenbortledningen är inte förenlig med försiktighetsprincipen som ingår i de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap MB.

Ett flertal naturreservat och Natura 2000-områden kommer att beröras av grundvattensänkningar. Grundvattenbortledning kan permanent skada skogar, vattendrag och våtmarker och ge oöverblickbara konsekvenser. Trafikverket skriver att inga skyddsåtgärder utöver kontroller behövs i Grimstaskogen. Detta trots att Trafikverket själva konstaterar att berggrunden i Grimsta naturreservat är full av sprickbildningar. Det är givetvis mycket svårt att bedöma grundvattnets rörelser där det finns sprickzoner. Enligt Trafikverkets MKB motverkar Förbifart Stockholm de av riksdagen uppsatta miljömålen *Myllrande våtmarker* och *Grundvatten av god kvalitet*.

Tunneldrivning genererar stömljud och buller. Naturvårdsverket framhåller i sitt yttrande med anledning av remiss i mål 3346-11 m.fl. daterat 2012-02-09 att ”*trafikverkets föreslagna villkor för stömljud inte uppfyller kraven på rättsäkerhet, uppföljningsbarhet och ändamålsenlighet*”.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Åsa Lindhagen och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen beslutar
att lämna följande yttrande

Vi avstyrker hela Förbifarten p.g.a. dess oförenlighet med uppsatta Klimatmål. Trafikverkets senaste bedömning visar bl.a. att trafiken måste minska med minst 20 % i tätortsområden (inte öka med minst 5 %) och att fordonsflottan år 2020 p.g.a. dagens bilköp till stor del kommer att bestå av fossilberoende fordon. Vi noterar också att lastbilstrafiken kontinuerligt ökar sina totala utsläpp trots åtgärder i motsatt riktning.

Om byggandet av Förbifarten igångsätts innan den slutligen stoppas motsätter vi oss utifrån bl.a. Miljöförvaltningens bedömningar, i tidigare svar på remiss, intrång i existerande naturreservat vad gäller vattenverksamhet och kräver alternativa åtgärder. Detsamma gäller de allvarliga inskränkningar som drabbar friluftslivet i/på vatten, isar, öar och stränder som drabbar de fyra berörda naturreservaten och de riksintressen som gäller för Mälaren vad gäller friluftslivet. Vi begär också att NV:s riktlinjer vad gäller buller ska gälla vid bedömningen av hamnanläggningar

Möjligheten att öka tillrinningen av renat vatten till Igelbäcken i anslutning till det s.k. Stordiket vid Akalla bör undersökas liksom möjligheten att genom ändrad reglering av Igelbäckens källsjö öka vattenföringen under lågvattenperioder. Det är också av ekologiska

skäl bättre att tillföra ev. dricksvatten, vilket bör vara en absolut sista utväg, till källsjön istället för direkt till Igelbäcken. Liknande lösningar bör prövas för Sätträbäcken genom skapandet av nya gölar/våtmarker om så behövs.

Vänsterpartiet har i alla beslutsinstanser sagt nej till det omoderna projektet "Förbifart Stockholm". Beslutet om Förbifart Stockholm är ett strategiskt, tungt vägval, som inbjuder till ökad biltrafik, och lurar medborgarna att tro att det kommer att leda till minskade köer, när vi vet att fler och större vägar leder till mer trafik och växande köer.

En satsning på motorvägar är en satsning på utglesning. När det gäller Förbifart Stockholm är detta extra tydligt. Förbifart Stockholm byggs inte för dagens trafik, utan för att öppna upp för ny trafik mellan Stockholms norra och södra regionhalvor och öppna upp nya områden för exploatering. Detta står i total motsättning till strategierna i Stockholms Översiktsplan och i RUF 2010 om att förtäta och bygga staden inåt för att minska transportbehovet.

Att bygga Förbifart Stockholm är att backa in i framtiden! Vår bestämda uppfattning är att istället satsa på cykel- och kollektivtrafik för att kunna möta det ökade antalet invånare.

Remissammanställning

Ärendet

Trafikverket har gett in yttranden i mål om Förbifart Stockholm som staden har beretts tillfälle att yttra sig över. Staden har i flera tidigare sammanhang ställt sig generellt positiv till sträckning och utformning av Förbifart Stockholm. I yttrandet till domstolen hänvisar kontoren till vad staden tidigare anfört samt gör därutöver vissa noteringar.

Angivna mål vid mark- och miljödomstolen avser Trafikverkets ansökningar om tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn vid Norra Lovön (Hogsta 4:1) i Ekerö kommun, vid Malmviken på Lovö (Lovö Edeby 4:1) i Ekerö kommun och vid Sätra (Sätra 2:1 och Båtvaggan 1) i Stockholms kommun samt tillstånd till grundvattenbortledning för byggande och drift av Förbifart Stockholm. Staden, genom kommunstyrelsen och facknämnder, har tidigare yttrat sig i målen vid remiss av ansökningarna. Trafikverket har sedan gett in yttrande i målen med kompletteringar med anledning av mark- och miljödomstolens protokoll 2012-10-30 och 2012-11-20 samt bemött synpunkter som remissinstanser lämnat i målen. Staden har nu genom underrättelse beretts tillfälle att yttra sig över Trafikverkets yttrande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden. Trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har inkommit med kontorsyttranden. Exploateringsnämnden har inte inkommit med något svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 februari 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Staden har i flera tidigare sammanhang ställt sig generellt positiv till sträckning och utformning av Förbifart Stockholm.

Kommunstyrelsen har tidigare i ärendena, med vissa påpekanden, förklarat sig inte ha något att erinra mot Trafikverkets ansökningar och de föreslagna åtgärderna. Det noterades i samband därmed att miljö- och hälsoskyddsnämnden och exploateringsnämnden avgav egna yttranden utifrån de synpunkter dessa nämnder har att beakta. Stadsledningskontoret finner inte att Trafikverket i sitt yttrande nu angivit något som föranleder stadsledningskontoret att anföra något ytterligare.

Trafikkontoret, exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret vill i sammanhanget gemensamt göra följande noteringar med anledning av Trafikverkets yttrande.

Kontoren noterar att Trafikverket i sina kompletteringar i mål nr M 3342-11 berör en eventuell möjlighet att använda den befintliga hamnen vid Tyska Botten för vissa masstransporter från projekt Förbifart Stockholm. Även om detta såvitt kontoren kan se inte för närvarande är föremål för domstolens prövning får kontoren upplysningsvis nämna att det pågår diskussioner mellan Trafikverket och staden, i första hand genom trafikkontoret, om frågan. Staden ser i dagsläget stora svårigheter i att masstransporter för projektet framförs via det aktuella vägnätet vad gäller bl.a. trafiksäkerhet, buller och i relation till

planerad bostadsutbyggnad i området. Staden har inte slutligt tagit ställning till om de nämnda transporterna är möjliga.

I mål nr M 3345-11 vill kontoren notera följande. Det är angeläget att den tillfälliga hamnen i Sättra med stenlastningskaj och roro-kaj tas i bruk så tidigt som möjligt för att minska behovet av vägtransporter genom Sättraskogen. Trafikverket måste ta hänsyn till de verksamheter och bostäder som ligger utmed det berörda vägnätet och minimera de störningar som vägtransporterna kan ge upphov till innan den tillfälliga hamnen i Sättra är byggd och tagen i drift. Trafiksäkerheten utmed Sättravarvsvägen måste särskilt beaktas med hänsyn till ridanläggningen på sträckan.

Det är viktigt att en överenskommelse nås mellan staden och Trafikverket om vägtransporterna till Sättra Varv, både vad gäller lämpliga tider för transporter och fordon. De tillåtna fordonslasterna på det berörda vägnätet får inte överskridas. Vidare är det angeläget att kontrollprogrammet för buller tas fram i nära samråd med tillsynsmyndigheten och tillämpas nogsamt under hamnverksamhetens etablering, drift och avveckling.

I övrigt hänvisas till vad som tidigare anförts från stadens sida i målen.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att som yttrande till mark- och miljödomstolen överlämna detta tjänsteutlåtande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 4 februari 2014 att avstå från att svara på aktuell remiss.

Särskilt uttalande gjordes av Mikael Magnusson m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 januari 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen kan konstatera att nu aktuell remiss från kommunstyrelsen även kommit in till nämnden direkt från mark- och miljödomstolen.

Nämnden har av domstolen beretts tillfälle att yttra sig över Trafikverkets yttrande i målet. Detta är en del av den skriftväxling i målet mellan den sökande, Trafikverket, och de olika remissinstanserna och som miljö- och hälsoskyddsnämnden varit en del av sedan ansökan lämnades in.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är remissinstans på grund av att nämnden besitter expertkompetens i egenskap av tillsynsmyndighet för miljö- och hälsoskyddet i kommunen.

Domstolen har också skickat remissen till Stockholm stad i egenskap av markägare m.m. Stadens interna beredning av remisser sker genom att synpunkter inhämtas från stadens berörda förvaltningar och bolag. Av den anledningen har även en remiss till miljö- och hälsoskyddsnämnden i samma ärende kommit från kommunstyrelsen.

Miljöförvaltningen anser att nämnden bör yttra sig direkt till domstolen på samma sätt som skett tidigare i ärendet. Nämnden har fått remissen direkt från domstolen i egenskap av tillsynsmyndighet.

Nämnden bör inte besvara båda remisserna då det riskerar att skapa förvirring. Dessutom är ärendet mycket omfattande och remisstiden till kommunstyrelsen väldigt kort i sammanhanget. Därtill är frågorna som nu behandlas främst av teknisk karaktär och förvaltningen anser inte att remisserna rymmer sådana större miljöfrågor som nämnden behöver behandla särskilt i ett svar till Kommunstyrelsen.

Förvaltningen föreslår därför nämnden att avstå från att svara på Kommunstyrelsens remiss. Förvaltningen avser att återkomma med ett ärende som behandlar mark- och miljödomstolens remiss till nämndsammanträdet i mars.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 februari 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret noterar att Trafikverket i sina kompletteringar i mål nr M 3342-11 berör en eventuell möjlighet att använda den befintliga hamnen vid Tyska Botten för vissa masstransporter från projekt Förbifart Stockholm. Även om detta såvitt kontoret kan se inte för närvarande är föremål för domstolens prövning får kontoret upplysningsvis nämna att det pågår diskussioner mellan Trafikverket och staden, i första hand genom trafikkontoret, om frågan. Staden ser i dagsläget stora svårigheter i att masstransporter för projektet framförs via det aktuella vägnätet vad gäller bl.a. trafiksäkerhet, buller och i relation till planerad bostadsutbyggnad i området. Staden har inte slutligt tagit ställning till om de nämnda transportererna är möjliga.

I mål nr M 3345-11 vill kontoret notera följande. Det är angeläget att den tillfälliga hamnen i Sätra med stenlastningskaj och ro-ro-kaj tas i bruk så tidigt som möjligt för att minska behovet av vägtransporter genom Sätraskogen. Trafikverket måste ta hänsyn till de verksamheter och bostäder som ligger utmed det berörda vägnätet och minimera de störningar som vägtransporterna kan ge upphov till innan den tillfälliga hamnen i Sätra är byggd och tagen i drift. Trafiksäkerheten utmed Sättravarvsvägen måste särskilt beaktas med hänsyn till ridanläggningen på sträckan. Det är viktigt att en överenskommelse nås mellan staden och Trafikverket om vägtransporterna till Sätra Varv, både vad gäller lämpliga tider för transporter och fordon. De tillåtna fordonslasterna på det berörda vägnätet får inte överskridas. Vidare är det angeläget att kontrollprogrammet för buller tas fram i nära samråd med tillsynsmyndigheten och tillämpas nogsamt under hamnverksamhetens etablering, drift och avveckling.

Stadsbyggnadskontoret har i detta ärende samrått med trafikkontoret och exploateringskontoret.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 februari 2014 har i huvudsak följande lydelse.

I domstolen behandlas Förbifart Stockholm i fyra olika mål, varav två av målen avser hamnbyggen i Ekerö kommun

(norra Lovön och Malmviken på Lovön). Ansökan om tillfällig hamn i Sätra samt ärendet om grundvattenbortledning berör Stockholms stad. Målet om Norra Lovön berör staden indirekt.

Staden har i flera tidigare sammanhang ställt sig generellt positiv till sträckning och utformning av Förbifart Stockholm.

Trafikkontoret har inga invändningar mot Trafikverkets kompletteringar i de aktuella målen, men gör vissa noteringar angående vägtransporterna till och från mottagningshamnen vid Tyska Botten samt till och från den tillfälliga hamnen i Sätra.

Mål nr M 3342-11, tillfällig hamn vid Norra Lovön

Trafikkontoret noterar att Trafikverket i sina kompletteringar i mål nr M 3342-11 berör en eventuell möjlighet att använda den befintliga hamnen vid Tyska Botten för vissa masstransporter från projekt Förbifart Stockholm. Även om detta såvitt kontoret kan se inte för närvarande är föremål för domstolens prövning får kontoret upplysningsvis nämna att det pågår diskussioner mellan Trafikverket och staden, i första hand genom trafikkontoret, om frågan. Staden ser i dagsläget stora svårigheter i att masstransporter för projektet framförs

via det aktuella vägnätet vad gäller bl.a. trafiksäkerhet, buller och i relation till planerad bostadsutbyggnad i området. Staden har inte slutligt tagit ställning till om de nämnda transportererna är möjliga.

Mål nr M 3345-11, tillfällig hamn vid Sätra

I mål nr M 3345-11 vill trafikkontoret notera följande.

Det är angeläget att den tillfälliga hamnen i Sätra med stenlastningskaj och roro-kaj tas i bruk så tidigt som möjligt för att minska behovet av vägtransporter genom Sätraskogen. Trafikverket måste ta hänsyn till de verksamheter och bostäder som ligger utmed det berörda vägnätet och minimera de störningar som vägtransporterna kan ge upphov till innan den tillfälliga hamnen i Sätra är byggd och tagen i drift. Trafiksäkerheten utmed Sättravarvsvägen måste särskilt beaktas med hänsyn till ridanläggningen på sträckan.

Det är viktigt att en överenskommelse nås mellan staden och Trafikverket om vägtransporterna till Sätra Varv, både vad gäller lämpliga tider för transporter och fordon. De tillåtna fordonslasterna på det berörda vägnätet får inte överskridas. Vidare är det angeläget att kontrollprogrammet för buller tas fram i nära samråd med tillsynsmyndigheten och tillämpas nogsamt under hamnverksamhetens etablering, drift och avveckling.

I övrigt hänvisas till vad som tidigare anförts från stadens sida i målen.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Mikael Magnusson m.fl. (S) och Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Vi instämmer i förvaltningens synpunkt beträffande lämpligheten av att lämna synpunkter till stadens styrelse.

Vi anser däremot att staden bör besvara remissen vad gäller samtliga hamnar i Mälaren eftersom utsläpp i vatten lätt sprider sig över stora ytor och kan påverka också Stockholm stads vatten och stränder.