

Trafikverket

Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Mark- och miljödomstolen
vid Nacka tingsrätt

Box 1104

131 26 Nacka Strand

ANSÖKAN OM TILLSTÅND FÖR BYGGANDE OCH DRIFT AV TILLFÄLLIG HAMN, ETC

SÖKANDE

Staten genom Trafikverket (org nr 202100-6297), Region Stockholm, 172 90 Sundbyberg

Ombud: Verksjuristerna Anders Bengtsson och Marie Borgblad, Trafikverket, Avdelning
Juridik, 781 87 Borlänge

SAKEN

Ansökan om tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn vid Sätra, Stockholms stad, Stockholms
län, m m

1 YRKANDEN

- 1.1 Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken att inom land- och vattenområden på fastigheterna Sättra 2:1 och Båtvaggen 1 i Stockholms stad under Förbifart Stockholms byggtid bedriva hamnverksamhet som medger trafik med fartyg med bruttodräktighet av minst 1350.
- 1.2 Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att utföra en stenlastningskaj och en roro-kaj för hamnverksamheten .
- 1.3 Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att efter hamnverksamhetens upphörande borttaga den i 1.2 angivna anläggningen.
- 1.4 Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att på fastigheten Sättra 2:1, Stockholms stad, under Förbifart Stockholms byggtid bortleda ytvatten från Mälaren med en volym uppgående till 170.000 kubikmeter per år.
- 1.5 Trafikverket ansöker om dispens enligt 7 kap miljöbalken från skyddsföreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde samt reservatföreskrifter för Sättraskogens nautreservat på sätt som närmare anges i avsnitt 7.2.2 nedan

Trafikverket yrkar dessutom

- 1.6 att arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbetena fastställs till tio år från dag för dom. För det fall domstolen skulle finna att verkställighetsförordnande enligt nedan inte kan medges, yrkar Trafikverket istället att arbetstiden ska bestämmas till tio år räknat från att domen vinner laga kraft,
- 1.7 att igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten fastställs till fem år från dag för dom. För det fall domstolen skulle finna att verkställighetsförordnande enligt nedan inte kan medges, yrkar Trafikverket istället att arbetstiden ska bestämmas till tio år räknat från att domen vinner laga kraft,
- 1.8 att tiden för anmälan av oförutsedd skada fastställs till fem år från utgången av den av domstolen bestämda arbetstiden,
- 1.9 att meddelade tillstånd och dispenser får tas i anspråk även om de inte vunnit laga kraft,
- 1.10 att den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen godkänns,
- 1.11 att prövningsavgiften fastställs till 87 000 kr,
- 1.12 att mark- och miljödomstolen föreskriver villkor i enlighet med sökandens förslag samt
- 1.13 Trafikverket hemställer slutligen att målet handläggs gemensamt med målen avseende tillfällig hamnverksamhet etc. vid Malmviken samt Norra Lovö för byggande av Förbifart Stockholm, vilka ansökningar inges till miljödomstolen i anslutning till denna ansökan.

2 FÖRSLAG TILL VILLKOR

Trafikverket föreslår följande villkor för de tillståndssökta verksamheterna.

2.1.1 Allmänt

- 2.1.1 verksamheterna ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökan samt vad sökanden i övrigt uppgett eller åtagit sig i målet,
- 2.1.2 tillstånden får tas i anspråk först sedan arbetsplanen för Förbifart Stockholm vunnit laga kraft,
- 2.1.3 Trafikverket ska innan respektive verksamhet inleds ta fram kontrollprogram för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten,
- 2.1.4 närboende ska, innan arbetena inleds och då större ändringar sker, informeras om dessa. Informationen ska innefatta uppgifter om de störningar som kan bli aktuella, en tidplan för arbetena, arbetstider och en kontaktperson,
- 2.1.5 belysningsstolpar ska placeras och/eller avskärmas på sådant sätt att skenet inte är bländande för omgivningen,

2.1.2 Byggnads-, anläggnings- och rivningsarbeten

- 2.2.1 arbeten som riskerar att orsaka grumling ska bedrivas med grumlingsbegränsande bottengående skärmar och ytläns. Grumling utanför skärm får inte överstiga en i kontrollprogrammet angiven relation i förhållande till värdet i en bestämd referenspunkt. Skärmarna får tas bort först sedan de grumlande arbetena avslutats och det i kontrollprogrammet fastställda värdet för turbiditet underskrids innanför skärmarna,
- 2.2.2 bullrande arbeten som spontning och pålning får bara utföras helgfri måndag – fredag mellan kl 07-19. Om arbetena, annat än tillfälligt, ger upphov till högre ljudnivåer än de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets författningssamling 2004:15 med allmänna råd om buller för byggplatser ska, för de bostadsbyggnader där riktvärdet överskrids, de boende erbjudas evakueringsmöjlighet eller tyst vistelse under den period som riktvärdet överskrids,
- 2.2.3 innan arbetena påbörjas ska dessa anmälas till Sjöfartsverket, Ostkustens sjötrafikområde samt till Sjöfartsverket, Norrköping, för införande i Underrättelser för sjöfarande, UFS.

2.1.3 Hamnverksamheten

- 2.3.1 boende i bostadsbyggnader som under hamnens driftskede utsätts för högre ljudnivåer än de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets författningssamling 2004:15 med allmänna råd om buller för byggplatser ska erbjudas åtgärder som innebär att riktvärdet inomhus nattetid innehålls,
- 2.3.2 Trafikverket ska, efter samråd med tillsynsmyndigheten och Stockholm Vatten, ställa miljökrav på de fartyg som ska trafikera hamnarna med avseende på olycks- och föroreningsrisker.

3 AVGRÄNSNINGAR

3.1 Geografisk avgränsning

Den yta på land och i vatten, totalt cirka 7.000 m², som omfattas av hamnområdet redovisas i bilaga 2, underbilaga 1. Området är beläget på fastigheterna Sätra 2:1 och Båtvaggen 1, Stockholms stad. Området utgörs av stranden och de anläggningar som där kommer att uppföras samt det vattenområde som fartygen behöver för att manövrera vid ankring och avgång från hamnen.

3.2 Juridisk avgränsning

Ansökan innefattar begäran om tillstånd för de vattenverksamheter som utförandet av kajanläggningar i vattenområde samt bortledning av ytvatten innebär, 11 kap 2 § första punkten miljöbalken.

För hamnverksamheten råder tillståndsplikt enligt beteckningen B i bilagan till förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (SNI-kod 63.10); 5 § i förordningen. Enligt 6 § i förordningen ska tillståndsfrågan prövas hos länsstyrelsen. Då hamnverksamheten har samband med vattenverksamheterna hemställs enligt 6 a § i förordningen och 21 kap 3 § miljöbalken att även tillståndsfrågan för hamnen prövas i målet.

Verksamheterna ska bedrivas inom Östra Mälarens vattenskyddsområde, och vissa verksamheter kräver därmed Länsstyrelsens tillstånd eller dispens enligt 7 kap 22 § andra stycket miljöbalken från vissa av vattenskyddsföreskrifternas bestämmelser. Vissa av verksamheterna kräver tillstånd eller dispens från reservatföreskrifter för Sätmaskogens naturreservat (7 kap 7 § andra stycket miljöbalken). Med stöd av 21 kap 3 § miljöbalken hemställs att dessa tillstånds- och dispensfrågor prövas i målet.

3.3 Ansökans avgränsning och samverkande miljöstörningar i projekt Förbifart Stockholm

Till grund för denna ansökan inges en miljökonsekvensbeskrivning, bilaga 2, som i vederbörlig ordning upprättats med avseende på de verksamheter som ansökan avser. Hamnarna i projektet befinner sig på ett avstånd om cirka fyra km från varandra och några samverkande miljöstörningar av betydelse från dessa hamnar bedöms inte uppkomma. Till bedömning av samverkande miljöpåverkan i övrigt som kan uppkomma från övriga delar av projekt Förbifart Stockholm bifogas även den miljökonsekvensbeskrivning som upprättas för arbetsplanen för projekt Förbifart Stockholm, bilaga 3.

För att redovisa störningar från andra delar av projektet som kan komma att samverka med störningar av samma slag från den tillståndssökta verksamheten, beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 2, kap 12, sådana samverkande störningar.

4 BAKGRUND, ORIENTERING

4.1 Allmänt

Förbifart Stockholm är namnet på en planerad ny motorväg väster om Stockholm från Kungens Kurva i söder till Häggvik i norr. Största delen, drygt 18 av 21 km ny vägsträcka, kommer att gå i tunnel som sprängs ut i berg. Det medför att stora mängder bergmassor kommer att erhållas.

Bergmassorna transporteras ut från vägtunnlarna via mindre arbetstunnlar eller ramptunnlar, för vidare borttransport.

I september 2009 beslutade regeringen att ge Trafikverket (f d Vägverket) s k tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken att bygga Förbifart Stockholm, regeringens tillåtlighetsbeslut bifogas som bilaga 4. I beslutet finns ett antal villkor som syftar till att främja miljöhänsyn i planering, byggande och drift av vägen. Ett av villkoren är att transporter av massor och material så långt det är möjligt ska ske sjövägen. Trafikverket har därför undersökt möjligheterna att utföra transporter till sjöss. För detta behövs lämpliga hamnar där man kan fylla fartyg med bergmassor och där man också kan ta emot färjor lastade med byggmaterial och maskiner som behövs för vägbygget. Trafikverket har, i enlighet med villkor i regeringens tillåtlighetsbeslut, framtagit en plan för omhändertagande av massor som uppkommer vid byggande av Förbifart Stockholm.

Avgörande för att kunna genomföra transporter sjövägen är att det finns möjlighet att kunna anlägga en hamn på en lämplig plats samt att kunna nå hamnen från tunneln på ett bra sätt. Trafikverket har utvärderat ett antal olika platser och slutligen valt ut tre av dem som lämpliga för hamnverksamhet. Dessa platser ligger vid Sätra varv vid Kungshattsundet, vid Malmviken på södra Lovö och på norra Lovö vid Lambarfjärden. Hamnarna kommer endast att finnas under den tid Förbifart Stockholm byggs, och kommer därefter att rivas. Hamnverksamheten utgör således en del av byggnadsverksamheten för Förbifart Stockholm. Hamnens läge i förhållande till övriga delar i projektet visas på översiktskarta, bilaga 5.

Trafikverket ansöker i denna ansökan om bl a tillstånd enligt miljöbalken att bygga, driva och därefter avveckla den tillfälliga hamnen vid Sätra. På platsen bedrivs redan idag varvs- och hamnverksamhet för fritidsbåtar (Sätra varv).

4.2 Prövning enligt väglagen

Parallellt med den prövning i mark- och miljödomstolen som initieras med denna ansökan pågår Trafikverkets procedur för fastställelse av arbetsplan enligt väglagen. Arbetsplanen är under sommaren 2011 föremål för utställelse, jfr 17 § väglagen. Arbetsplanen kan bedömas fastställas under våren 2012 och – om fastställelsebeslutet överklagas - vinna laga kraft under hösten 2012. Hamnen omfattas av arbetsplanen, liksom bl a den bandtransportör som forslar det utsprängda tunnelberget till hamnen. Arbetsplaneprovningen innefattar en miljöprövning, jfr 3 a § väglagen. Genom arbetsplanen läggs hamnläget fast, jfr 15 och 35 §§ väglagen. Trafikverkets ansökan i mark- och miljödomstolen villkoras av att arbetsplanen antas och vinner laga kraft, vilket bl a innebär att en miljöprövning skett. Trafikverket åberopar 11 kap 23 § andra punkten miljöbalken vid målets prövning i mark- och miljödomstolen. Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning vid utställelsen bifogas som bilaga 3.

4.3 Verksamheter

De verksamheter som kommer att bedrivas inom ramen för denna tillståndsansökan redovisas utförligt i den tekniska beskrivningen, bilaga 1, och miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 2. I handlingarna – främst miljökonsekvensbeskrivningen – redovisas mer ingående de åtgärder som kan vidtas för att begränsa skadliga verkningar på miljön från verksamheterna. Nedan ges endast en övergripande beskrivning.

De beskrivningar och andra uppgifter rörande verksamheten som ges i denna ansökan med bilagor utgår från nuvarande kunskap om och planering av projektet. Under det fortsatta förberedelsearbetet kommer Trafikverket att fatta beslut om entreprenadform men en utgångspunkt för denna miljöprövning bör vara att anbudsgivarna kommer uppmuntras att föreslå egna tekniska lösningar för hur vissa givna funktioner ska uppnås respektive säkerställas. Detta bör ses som ett led i tillämpningen av principen om bästa möjliga teknik (BAT). Av denna anledning anser sig Trafikverket inte strikt bundet av alla de detaljerade uppgifter som finns i den tekniska

ansökningsunderlaget. Inom ramen för det allmänna villkoret kommer det alltså att finnas möjligheter att välja annan teknisk lösning än den som redovisats i handlingarna, så länge som de grundläggande funktionskraven är uppfyllda och verksamheten drivs inom ramen för den miljöpåverkan som redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen.

När det exempelvis gäller utskeppningsvolymerna och drifttider i hamnen bygger uppgifterna i ansökan på antagandet om att bergmaterialet från tunneln kan transporteras bort via alla de tre tillfälliga hamnarna. I händelse av att ett av hamnlägena skulle falla bort, exempelvis vid tillfällig produktionsstörning vid någon del av tunnellen, kan det uppkomma situationer av oförutsedd karaktär som innebär en annan gods fördelning mellan hamnarna än den som redovisats i ansökningshandlingarna och som baseras på gällande produktionsplanering.

4.3.1 Byggskedet

Byggnationsarbetena för hamnens etablering bedöms, såvitt avser arbeten med vattenanläggningarna, pågå i cirka ett år. Arbetena består bl a av pålning, borrning, fyllning och gjutning.

Verksamheterna bedöms främst medföra grumling, buller och markpåverkan.

Verksamheterna, liksom tänkbara åtgärder för att undvika skadliga verkningar av verksamheterna, beskrivs närmare i den tekniska beskrivningen, bilaga 1, främst kap 7 samt miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 2, främst kap 6.

4.3.2 Driftskedet

Hamnens drifttid bedöms omfatta cirka 6 år, varav cirka 4 år för bergutlastning. Genom hamnen beräknas sammanlagt cirka 1,8 miljoner ton (cirka 0,7 miljoner kubikmeter) tunnelberg skeppas ut. De fartyg för tunnelberg som bedöms trafikera hamnen beräknas som mest ha en lastkapacitet om 2.000 ton eller en bruttodräktighet om drygt 1.500. Antalet fartygsanlöp för lastning av tunnelberg beräknas uppgå till som mest cirka 530 anlöp årligen.

Mängden intransporterat byggmaterial och maskiner via ro-ro-kajen bedöms till sammanlagt cirka 200.000 ton. En del av godset kommer att vara farligt gods, t ex sprängämnen och diesel. För dessa transporter planeras trafik med färjor med lastkapacitet om cirka 130 ton eller däckspramar att användas. Antalet fartygsanlöp för transporter av arbetsmaskiner och byggmaterial beräknas till högst cirka 12 st/dag. Förhållandena redovisas närmare i den tekniska beskrivningen, bilaga 1, främst avsnitt 5.5.1 och 5.5.2.

Verksamheten bedöms främst orsaka buller och damning. Transporterna ger också upphov till risk för utsläpp av drivmedel, oljor, etc. Åtgärder för att undvika skadliga verkningar från verksamheten redovisas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 2, främst kap 7.

Uttag av sjövattnen för användning som processvatten vid bergbörning samt spolning av utsprängda bergmassor i tunnarna sker vid hamnläget. Uttaget bedöms till drygt 500 m³/dygn. Åtgärden har ingen påverkan på vattenförhållandena i Mälaren, inte ens lokalt.

4.3.3 Rivningsskedet

Rivnings- och återställningsarbetena bedöms bedrivas under cirka ett år. Arbetena består bl a i bilnings-, sågnings- och skärningsarbeten.

Verksamheten bedöms medföra samma påverkan på omgivningarna som byggnationsarbetena.

Verksamheterna, liksom tänkbara åtgärder för att undvika skadliga verkningar av verksamheterna, beskrivs närmare i den tekniska beskrivningen, bilaga 1, främst kap 8, samt miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 2, främst kap 8.

4.3.4 Följdverksamheter

Enligt 16 kap 7 § miljöbalken ska vid prövningen hänsyn tas till andra verksamheter än de tillståndssökta verksamheterna eller särskilda anläggningar som kan antas bli behövliga för att verksamheten ska kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas därför ett flertal sådana verksamheter och dessas påverkan på miljön. De viktigaste följdverksamheterna redovisas i korthet här.

Hamnområdet förbinds med arbetstunnelmynningen - belägen i etableringsområdet omedelbart sydöst om hamnområdet - via ett transportband. Transportbandet är avsett för transport av bergmassor från tunnelarbeten för Förbifart Stockholm via arbetstunneln till hamnen. Verksamheten ger upphov till buller och damning.

Under främst hamnens byggskede kommer lastbilstransporter på land att behöva genomföras.

5 RÅDIGHET ETC

Som redovisas i denna ansökan behövs vattenverksamheten för byggandet av allmän väg. Rådighet föreligger enligt 2 kap 4 § fjärde punkten lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Den mark på fastigheterna Sättra 2:1 och Båtvaggan 1 som tillfälligt behövs under Förbifart Stockholms byggtid för hamnen avses att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt enligt 35 § väglagen. Bestämmelsen innebär att Trafikverket har rätt att nyttja mark eller annat utrymme utanför vägområdet, som upptas och fastställts i arbetsplan under den tid som angetts i planen.

6 HÖJDSYSTEM

Höjdangivelser i denna ansökan med tillhörande ritningar och andra handlingar hänför sig, om inte annat anges, till rikets höjdsystem 1900, RH00.

Som huvudfixpunkt för verksamheten föreslås fixpunkt nr FS02 med höjden +45,46. För punktens läge hänvisas till [bilaga 6](#).

7 PLANFÖRHÅLLANDEN, SKYDDSFÖRESKRIFTER, M M

7.1 Detaljplan

Området där den tillfälliga hamnen ska uppföras är detaljplanelagt som småbåtshamn.

7.2 Områdesskydd etc

7.2.1 Riksintressen

Mälaren med öar och strandområden

Sätraskogen ingår i riksintresseområdet "Mälaren med öar och strandområden" (4 kap 2 § miljöbalken). Områdets intresse för turism och friluftsliv ska därmed beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Riksintresset utgör dock inte hinder för behovet av trafikleder som hör samman med utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

Den verksamhet ansökan avser kommer att bedrivas på en begränsad yta under en begränsad period och kommer därmed inte att påverka riksintresseområdets karaktär långsiktigt.

Farleden

Hamnområdet ligger invid angränsande farled.

Yrkesfisket

Mälaren är riksintresse för yrkesfisket enligt 3 kap miljöbalken och den ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra näringarnas bedrivande.

7.2.2 Regionala intressen

Östra Mälarens vattenskyddsområde

Hamnområdet innefattas i sin helhet av Östra Mälarens vattenskyddsområde. Skyddsföreskrifter för skyddsområdet har fastställt av Länsstyrelsen den 25 november 2008, bilaga 7.

För mark- och anläggningsarbeten som är tillstånds- eller anmälningspliktiga enligt miljöbalken såsom vattenverksamhet krävs inte särskilt tillstånd enligt skyddsföreskrifterna (se skyddsföreskrifterna 14 § 3 st).

Byggnation och drift av hamnen innebär risk för föroreningsspridning (1 §; generell bestämmelse om att ny verksamhet som innebär risk för vattenförorening inte får ske). Dagvatten kommer att samlas upp och genomgå rening innan det når Mälaren, vilket är i enlighet med föreskrifterna (9 §; utsläpp av dagvatten från nya eller ombyggda ytor där risk för vattenförorening föreligger får inte ske direkt till ytvatten utan föregående rening). Transporter med farligt gods kommer att ske via hamnen (16 §; transport av farligt gods får endast ske på av länsstyrelsen rekommenderade vägar). Inom hamnområdet utförs mark- och anläggningsarbeten som inte är att betrakta som vattenverksamhet (14 §; tillstånd krävs för andra mark- och anläggningsarbeten än för tillståndspliktiga arbeten enligt 11 kap miljöbalken.)

Med stöd av 7 kap 22 § 2 st och 21 kap 3 § miljöbalken ansöker Trafikverket om dispens från skyddsföreskrifterna respektive tillstånd samt hemställer att rätten prövar att beskrivna skyddsåtgärder är tillräckliga för att verksamheten ska vara förenlig med 1 och 9 §§.

Sätraskogens naturreservat

Sätraskogens naturreservat har inrättats med stöd av 7 kap 4 § miljöbalken den 20 juni 2006, reservatföreskrifterna bifogas, bilaga 7.

Där dispenspliktiga verksamheter berör flera olika tillståndsansökningar inom ramen för projekt Förbifart Stockholm, och endast delvis denna ansökan, kommer erforderliga dispenser att sökas hos Stockholms stad. Dessa verksamheter är trädavverkning (A3) och instängsling (A5).

Inom ramen för denna ansökan ansöker Trafikverket, med stöd av 7 kap 7 § andra stycket samt 21 kap 3 § miljöbalken, om dispens från förbuden att gräva, schakta och fylla ut, (A6), anlägga byggnader eller anläggningar (A9), asfaltera och anlägga väg och parkeringsplats (A10), dra mark- och jordkabel (A11), anlägga bryggor och hårdgöra stränder (A12). Verksamheterna beskrivs närmare i teknisk beskrivning, bilaga 1.

Trafikverket avser att - som en kompensationsåtgärd för de intrång och störningar som kommer att ske i naturreservatet - i samråd med tillsynsmyndigheten utreda förutsättningarna för borttagande av kulvert över Sätträån över en sträcka om cirka 80 meter. Åtgärden är avsedd att kompensera naturvärden i andra delar av reservatet under byggtiden, för att öka upplevelsevärden m m i reservatet.

7.2.3 Strandskydd

Området är detaljplanelagt och omfattas ej av strandskydd. Den verksamhet som där ska bedrivas omfattas dessutom av denna tillståndsansökan och utförs inom ramen för fastställd arbetsplan. Åtgärderna och verksamheterna omfattas därmed heller inte av strandskyddsförbud, där sådant förbud föreligger (7 kap 16 § punkt 2 – 3 miljöbalken).

8 BEFINTLIGA MILJÖDOMAR, ETC

Några domar, tillstånd, e d som påverkas av den sökta verksamheten föreligger ej.

9 BESKRIVNING AV OMRÅDET

Hamnen är belägen vid Sättra varv där Sättra Båtsällskap Sättra varv intresseförening och Fiskafjärdens Båtklubb bedriver fritidsbåtverksamhet. Varvet är omgivet av Sättraskogen. De ytor som tas i anspråk för Trafikverkets hamn är huvudsakligen redan exploaterade markytor samt delar av det vattenområde som idag utnyttjas av småbåtshamnen. En mindre del av hamnytorna påverkar Sättraskogen. Hamnområdet kommer att gränsa till etableringsområdet för tunnelarbetena vid arbetstunnelmynningen i Sättra. Till varvet går en mindre bilväg. Avståndet över vattnet till Kungshatt är cirka 250 meter.

Sjöbotten i hamnläget består huvudsakligen av lös lera på friktionsjord på berg. Berg finns på cirka 1,5 – 4 meters djup under sjöbotten, punktvis kan friktionslagrets mäktighet vara större. Vattendjupet är i hamnläget cirka 10 meter, vilket innebär att muddring inte behöver utföras. Vattendjupet är i sundets mittfåra 11 - 20 m. Sjöbotten närmast nuvarande småbåtshamn är förorenad av bl a polyaromatiska kolväten (PAH) och metaller.

De byggnader som ligger närmast hamnen finns dels över vattnet, på Kungshatt (Nissero), samt dels öster om hamnen (Björksättra). Cirka 300 meter från hamnläget finns fem byggnader. Inom ytterligare några hundra meters radie finns ytterligare några byggnader.

Närmare beskrivningar av området finns i den tekniska beskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen jämte bilagor.

10 KORTFATTAD TEKNISK BESKRIVNING AV VERKSAMHETEN

Hamnområdet omfattar cirka 7.000 m² och utgörs huvudsakligen av vattenområde och de anläggningar för hamnverksamheten som innefattas i ansökan, se nedan. I strandlinjen övergår hamnområdet till vägbyggnadsprojektets etableringsområde i anslutning till arbetstunnelns mynning. I vattnet utförs pålningsarbeten och på pälverket byggs kaj- och brotyr. För roro-kajen anläggs en stenutfyllnadsbank.

Under driftskedet anlägger fartyg vid stenlastningskajen för lastning av tunnelberg via bandtransportör. Bandtransportören transporterar tunnelberget från arbetstunneln i etableringsområdet till stenlastningskajen.

Genom hamnen beräknas sammantaget cirka 1,8 miljoner ton (cirka 0,7 miljoner kubikmeter) tunnelberg lastas ut.

Till roro-kajen anländer färjetransporter med lastbilar. Lastbilarna transporterar arbetsmaskiner, byggmaterial, sprängämnen, drivmedel, smörjmedel, etc, till tunnelarbetena. Cirka 200.000 ton gods kommer att levereras via roro-kajen.

För uttaget av sjövatten anläggs en pumpstation i anslutning till övriga installationer i vattnet. En sugslang nedsänks i vattnet och en tryckslang läggs i transportbandets sträckning till arbetstunneln.

Vid återställningsarbetet på land schaktas hårdgjorda ytor bort och ytjordlager återplaceras. Anläggningarna i vatten demonteras och körs bort. Pålar dras upp eller kapas i nivå med sjöbotten.

För närmare tekniska beskrivningar av verksamheterna hänvisas till den tekniska beskrivning som bifogas till ansökan, bilaga 1.

11 MILJÖKONSEKVENSER

11.1 Allmänt

Vid byggnationen av den tillfälliga hamnen blir den huvudsakliga miljöpåverkan grumling i vattnet samt störningar för omgivningarna i form av buller, damm och ljus.

Under tiden som hamnen är i drift förväntas den huvudsakliga miljökonsekvensen vara buller och damm från stenlastningen till fartygen och buller från roro-kajen.

Under rivningen av hamnen uppstår samma miljökonsekvenser som under byggnationen.

Anläggningar för den nuvarande fritidsbåtverksamheten på platsen kommer huvudsakligen att flyttas till den nordöstra delen av hamnområdet. Sättra strandstig, som passerar Sättra varv idag, kommer att flyttas så att det instängslade hamnområdet kan passeras även när Trafikverkets hamn etablerats.

Den tillståndssökta verksamhetens miljökonsekvenser beskrivs utförligt i den miljökonsekvensbeskrivning som bifogas ansökan, bilaga 2. I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas även förslag till skadeförebyggande åtgärder. I bilaga 3 redovisas hela projektets samlade miljökonsekvenser genom miljökonsekvensbeskrivningen för projektets arbetsplan.

11.2 Särskilt angående buller

Som framgår av bl a regeringens tillåtlighetsbeslut för Förbifart Stockholm föreligger ett stort behov av effektivare nord-sydliga förbindelser i Stockholmsområdet. Den höga trafikbelastningen på den enda större vägen över Saltsjö-Mälarsnittet i Stockholm, Essingeleden, medför stora framkomlighetsproblem och en hög miljöbelastning i området.

För att minska miljöbelastningen av en ny väg byggs större delen av Förbifart Stockholm i tunnel (18 av 21 km). Tunnelalternativet medför en totalt sett minskad bullersituation och skonar natur-, kultur- och friluftsområden som annars tagit skada av en högt trafikerad väg i marknivå.

Det därav valda tunnelalternativet medför att närmare 20 miljoner ton berg sprängs ut ur berggrunden. En mindre del återanvänds inom projektet, medan den helt övervägande delen måste transporteras bort. 20 miljoner ton berg motsvarar cirka 650.000 lastbilstransporter. Regeringen har i sitt tillåtlighetsbeslut angett att dessa transporter företrädesvis ska ske sjövägen och att tillfälliga hamnar därför ska byggas för att hantera transporterna. Efter byggnationen av Förbifart Stockholm ska hamnarna avvecklas.

Byggnationen, användningen och rivningen av hamnarna innebär dock i sig en miljöpåverkan på närområdet, främst i form av buller. Under byggnadsskedet av hamnen är pålningen den verksamhet som genererar mest buller. Under driftskedet är det lastningen av tunnelberg i fartyg som genererar mest buller och under rivningsskedet är det bilning av betong som bullrar mest.

Trafikverket har utrett vilka bullernivåer som uppstår för de boende i närområdet vid respektive verksamhet i hamnen inklusive följdverksamheter och störningar från det intilliggande etableringsområdet. Förhållandena redovisas utförligt i miljökonsekvensbeskrivningen och den till miljökonsekvensbeskrivningen bilagda bullerutredningen.

Under byggskedet och rivningsskedet bedöms 4 bostadshus bli berörda av bullernivåer över 60 dB(A).

Under hamnens driftskede bedöms 13 bostadshus bli berörda av bullernivåer över 45 dB(A) vid fasad. Buller från bandtransportören är inräknat i dessa uppgifter. Bland dessa bostadshus kan vissa bli aktuella för åtgärder i enlighet med Trafikverkets villkorsförslag, i syfte att innehålla riktvärdet inomhus nattetid. Redovisning av inventerade fastigheter ges i [bilaga 8](#).

Som ovan angetts har behovet av tillfälliga hamnar i projektet uppkommit som ett resultat av flera miljööverväganden och regeringens tillåtlighetsbeslut. De bullerstörningar som uppkommer till följd av hamnarnas etablering, drift och avveckling är begränsade i tiden och av övergående natur. Bullerstörningarna berör ett fåtal boende. De restriktioner som ska uppställas för verksamheten bör avvägas med beaktande av dessa förutsättningar. Restriktioner i form av alltför återhållna tidsbegränsningar för verksamheten leder oundvikligen till längre byggtid, och därmed till en utdragen varaktighet för störningarna.

Med hänsyn till projektets omfattning och komplexitet är det således angeläget att framdriften av tunnelarbetena – och därmed bergutlastningen – kan genomföras med viss flexibilitet. Även om de mest bullrande arbetsmomenten prioriteras att utföras dagtid måndag till fredag kan det av produktionsskäl förekomma att arbeten även måste utföras andra tider. Genom de åtaganden som Trafikverket föreslår som villkor för bullrande verksamheter i avsnitt 2 ovan (Förslag till villkor), bör de kringboendes intressen av största möjliga störningsfrihet vara tillgodosett. Utöver fysiska bulleråtgärder ska de närboende löpande informeras om den närmaste framtidens förväntade produktions- och bullersituation, vilket möjliggör framförhållning och möjlighet till anpassning.

Genom det kontrollprogram för buller som ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten ska bullersituationen löpande kontrolleras. Resultatet ska läggas till grund för fortsatt information till de boende och samråd med tillsynsmyndigheten.

Av Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd för tillståndsprövning m m av hamnar (2003:7) framgår att Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller (RR 1978:5) bör tillämpas för buller från traditionell hamnverksamhet. Trafikverkets planerade hamn vid Sätra medför dock inte att någon permanent hamnverksamhet etableras. Hamnverksamheten kommer att bedrivas under cirka sex år (byggnationen respektive avvecklingen därutöver under cirka ett år vardera). Hamnen och den verksamhet som där bedrivs är ett integrerat led i byggverksamheten av Förbifart Stockholm och hamnen är inte avsedd att bedriva någon självständig hamnverksamhet av traditionellt slag. Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller (NFS 2004:15) bör därför tillämpas på hamnverksamheten inklusive följdverksamheter.

12 MILJÖKVALITETSNORMER

De tillståndssökta verksamheterna kan inte antas medverka till att någon miljö kvalitetsnorm överträds.

13 IAKTTAGANDE AV DE ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLERNA

Kunskapskravet – 2 kap. 2 § miljöbalken

Trafikverket har genom egen personal, genom att anlita tekniska konsulter och till följd av inhämtade synpunkter genom samråd, tillräcklig kompetens för verksamheterna. Trafikverket kommer vid upphandlingen av arbetena att säkerställa att entreprenören känner till de miljörisker som föreligger. Genom framtagande av miljökonsekvensbeskrivning för de verksamheter ansökan avser har Trafikverket på ett systematiskt sätt utrett och dokumenterat miljörisker och skador förenade med projektet. En god kännedom om miljö-, natur- och kulturintressena i och kring det berörda området har därigenom inhämtats.

Försiktighetsprincipen – 2 kap. 3 § miljöbalken

Genom de åtgärder som redovisas i form av skyddsåtgärder och skadeförebyggande åtgärder anser Trafikverket att erforderliga försiktighetsåtgärder kommer att vidtagas i syfte att begränsa negativa miljöeffekter av hamnverksamheten. Genom upprättande av objektsspecifika miljökrav kommer byggprocessen att miljösäkras. Efterlevnaden kommer att följas upp, bl a genom miljöronder och miljörevisioner. Rutiner för identifiering och hantering av olyckor, haverier och andra nödsituationer kommer att upprättas i projektet.

Produktvalsprincipen – 2 kap 4 § miljöbalken

För entreprenaderna kommer endast av Trafikverket tillåtna kemiska produkter och biotekniska organismer kommer att användas. Endast sådan teknik eller metod kommer att godkännas som medför att användningen av miljöbelastande – men godkända – produkter begränsas. Kontroller kommer kontinuerligt under entreprenadernas genomförande – och i samråd med tillsynsmyndigheten - att ske för att garantera att produktvalsprincipen efterlevs.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna – 2 kap 5 § miljöbalken

Den planerade hamnverksamheten främjar god resurshushållning då utsprängda bergmassor transporteras med fartyg vilket är mer bränsleeffektivt än lastbil. Transportsättet har anvisats av regeringen i tillåtighetsbeslutet. Massorna kommer att återvinnas som byggmaterial och begränsar

då behovet av andra täkter. Hanteringen av massor beskrivs i den plan för masshantering som upprättats i samråd med länsstyrelsen i enlighet med villkor i regeringens tillåtlighetsbeslut. Trafikverket avser att även i övrigt så långt möjligt premiera att resurs- och energisnåla processer används genom minskade transportbehov och ökad återanvändning eller återvinning av resurser.

Lokaliseringsprincipen – 2 kap 6 § miljöbalken

I samband med vägutredningen gjordes en översiktlig översyn av möjliga platser för tillfälliga hamnar. Alternativen har utretts vidare i samband med projekteringen av arbetsplan där även möjliga lägen för arbetstunnlar har beaktats. Ytterligare hamnlägen har även utretts. Arbetet med att finna lämpligaste lokalisering beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 2, och särskild lokaliseringstudie, underbilaga 7 till miljökonsekvensbeskrivningen. Lokaliseringsfrågan prövas och läggs fast inom ramen för Trafikverkets fastställelsebeslut, se avsnitt 4.2 ovan.

Den planerade verksamheten strider inte mot någon gällande eller planerad detaljplan.

Skälighetsprincipen – 2 kap 7 § miljöbalken

Trafikverket har i de överväganden som ligger till grund för denna ansökan bedömt, samt kommer att - i de överväganden som återstår att göra under utförandet – bedöma risker för hälso- och miljöpåverkan samt väga nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaden för sådana åtgärder.

Ansvarsprincipen – 2 kap 8 § miljöbalken

Trafikverket kommer att utföra de skadeförebyggande åtgärder och avhjälpa de skador och olägenheter som uppstår i den utsträckning som bedöms tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Sammanfattningsvis avser Trafikverket att bedriva de verksamheter ansökan avser med iakttagande av hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken.

14 TILLÅTLIGHET

14.1 Tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken

Som ovan angetts föreligger tillåtlighet till byggande av Förbifart Stockholm enligt 17 kap miljöbalken genom regeringens beslut av den 3 september 2009. Regeringen har i sitt beslut meddelat närmare villkor för verksamheten, av vilka punkterna 1, 2, 4 och 5 är av intresse för denna ansökan.

Villkor punkt 1

”Den inom korridoren närmare sträckningen, profilen och utformningen av väganordningarna ska planeras och utföras så att negativa konsekvenser för naturmiljön, kulturmiljön samt landskapets övriga värden och funktioner så långt möjligt begränsas. Planeringen ska ske efter samråd med Boverket, Försvarets radioanstalt, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner. Vägverket ska vidta åtgärder så att de skyddade värdena i världsarvet Drottningholm inte hotas. Vidare ska åtgärder vidtas som begränsar påverkan på skyddsintressena i Natura 2000-området Edeby Ekhage och värdena i övriga berörda områden av riksintresse enligt 3 och 4 kap miljöbalken”.

Villkor punkt 2

"Vägverket ska, efter samråd med berörda myndigheter, upprätta en plan som redovisar de förhållanden i berörda och omgivande naturmiljöer, kulturmiljöer och boendemiljöer som särskilt bör uppmärksammas under byggskedet med hänsyn till risken för skadlig påverkan och störningar. Planen ska innehålla de åtgärder som ska vidtas för att motverka skadlig påverkan och störningar. Planen ska hållas aktuell. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Stockholms län och till berörda kommuner senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbetena påbörjas – som länsstyrelsen och Vägverket kommer överens om".

Villkor punkt 4

"Vägverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner, upprätta en plan för omhändertagande, återvinning och bortskaffande samt eventuellt mellanlagring av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av väganordningarna. Planen ska omfatta transporter av massor och byggnadsmaterial. Sådana transporter ska så långt möjligt ske sjövägen. Hamnar och övriga anordningar för transporter på sjön ska vara tillfälliga under byggtiden. De ska iordningställas i så god tid och med sådan kapacitet att tunga transporter på väg 261, förbi världsarvet Drottningholm och på det lokala vägnätet på Lovön så långt möjligt kan undvikas. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Stockholms län och till berörda kommuner senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas - som länsstyrelsen och Vägverket kommer överens om".

Villkor punkt 5

"Vägverket ska, efter samråd med Sveriges geologiska undersökning, Statens geotekniska institut, Länsstyrelsen i Stockholms län, Norrvatten, Stockholm Vatten och berörda kommuner vidta skyddsåtgärder i den omfattning som krävs för att skydda grund- och ytvatten från föroreningar från byggnads- och anläggningsarbetena samt från vägtrafiken".

Trafikverket redovisar i dokumenten "Beaktande av tillåtlighetsvillkor" jämte bilagor (bilaga 9 till denna ansökan) åtgärder för att säkerställa att ovan redovisade villkor innehålls.

14.2 Tillåtlighet enligt väglagen

Tillåtligheten av den verksamhet som denna ansökan avser prövas vidare genom fastställelseprövningen av arbetsplan, jfr 3 a§ väglagen. Som ovan angetts omfattas hamnområdet och verksamheterna där av arbetsplanprövningen. Mark- och miljödomstolens dom enligt denna ansökan föreslås villkorad av att lagakraftvunnen arbetsplan föreligger. Förutsättningar för miljödomstolens tillstånd föreligger därmed även enligt 11 kap 23 § miljöbalken.

14.3 Tillåtlighet enligt 7 kap miljöbalken

Inget hinder mot tillåtlighet föreligger enligt 7 kap miljöbalken.

14.4 Ekonomisk tillåtlighet enligt 11 kap 6 § miljöbalken

Kostnaderna för etablering och rivning av hamnen uppgår uppskattningsvis till högst 30 Mkr inklusive den bandtransportör som transporterar det krossade berget till hamnen. Genom hamnen kommer cirka 1,8 miljoner ton bergmassor att borttransporteras, som annars skulle ha transporterats via vägsystemet. Hamnverksamheten kommer endast att bedrivas under begränsad tid och hamnområdet kommer att återställas efter verksamhetens upphörande. Som ovan redovisats utgör etableringen av tillfälliga hamnar ett villkor i regeringens tillåtlighetsbeslut av

natur- och kulturmiljöskäl. Det är uppenbart att fördelarna från allmän och enskild synpunkt vida överstiger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna från den tillståndssökta verksamheten.

14.5 Tillåtlighet enligt 16 kap miljöbalken

Något skäl att ytterligare tidsbegränsa tillstånd eller dispens finns ej (2 §).

Eftersom Trafikverket är sökande finns inte anledning att överväga ekonomisk säkerhet för efterbehandling och andra återställningsåtgärder (3 §).

15 FASTIGHETER PÅ VILKA VERKSAMHETER OCH ANLÄGGNINGAR FÖREKOMMER

Hamn- och vattenverksamheten kommer att bedrivas inom fastigheterna Sättra 2:1 och Båtvaggan 1, Stockholms stad.

16 SAKÄGARE

Ägare till fastigheterna Sättra 2:1 och Båtvaggan 1 är Stockholms stad. Några andra fastigheter än Sättra 2:1 och Båtvaggan 1 bedöms inte berörda av vattenverksamheten på det sätt som avses i 9 kap 2 § lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Sättra Båtsällskap, Sättra Varv Intresseförening och Lars Ohlsson Båtmarina AB bedriver genom arrendeavtal verksamhet på fastigheten som berörs av den tillståndssökta vattenverksamheten.

Fastigheter som berörs av buller från byggnation och rivning av hamnen samt av buller från hamnverksamheten framgår av *PM Sammanställning av fastigheter berörda av ljudnivåer över 45dBA från planerad hamnverksamhet Förbifart Stockholm*, bilaga 8.

Sakägare med adressuppgifter framgår av [bilaga 10](#).

17 ERSÄTTNING TILL SAKÄGARE

Det område inom Sättra 2:1 och Båtvaggan 1 som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för vatten- och hamnverksamheten ersätts enligt 55 § väglagen inom ramen för vägärendet. Även ersättning till övriga sakägare föreslås ersättas inom ramen för vägärendet.

Någon annan ersättningsgill skada till följd av vattenverksamheten bedöms inte uppkomma. Om skador likväl skulle uppkomma kan anspråk på ersättning prövas enligt reglerna för oförutsedd skada.

Möjliga åtgärder som Trafikverket identifierat bullerberörda bostadsbyggnader framgår av bilaga 8.

18 FÖRSLAG TILL KONTROLLPROGRAM

Trafikverket föreslår att verket, innan respektive verksamhet inleds ska ta fram, kontrollprogram (se miljökonsekvensbeskrivningen kapitel 15) för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten. Trafikverket föreslår således att denna medverkan i kontrollprogrammets framtagande delegeras till tillsynsmyndigheten.

19 GENOMFÖRDA SAMRÅD

Samråd i de frågor som omfattas av denna ansökan har skett i enlighet med den redovisning som ges i samrådsredogörelsen, [bilaga 11](#).

Länsstyrelsen fattade 2011-06-07 beslut om att verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet återfinns i [bilaga 12](#).

20 ARBETSTID M.M.

Arbetstid

Enligt nu gällande tidsplan ska arbetena påbörjas under inledningen av 2013. Närmare tidplaner för hur arbetena planeras att bedrivas redovisas i den tekniska beskrivningen, bilaga 1, kap 11, och miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 2, avsnitt 4.2. Som framgår kan en cirka tioårig tidsperiod bedömas nödvändig för arbetenas genomförande.

Anmälan om oförutsedd skada

De arbeten som omfattas av ansökan motiverar inte att anmälan av oförutsedd skada med anledning av lämnade tillstånd får framställas under en längre tid än fem år.

21 VERKSTÄLLIGHETSFÖRORDNANDE

Trafikverket hemställer om verkställighetsförordnande i målet. Projekt Förbifart Stockholm är ett infrastrukturprojekt som är omfattande i både tid och rum. Projektet kräver omfattande planering, acceptans och samordning med ett flertal större och mindre intressenter. Många olika överenskommelser, tillstånd och medgivanden måste sammanfalla i tiden för att projektet ska kunna genomföras. Samordning med omfattande upphandlingar enligt lagen om offentlig upphandling måste ske, anbudstider måste beaktas, etc. Flertalet av dessa överenskommelser, tillstånd, etc, har tidsmässigt begränsad varaktighet och verksamheterna måste samordnas och sammanfalla i en komplex process. Om arbeten inte kan igångsättas i rätt tid kan förutsättningar så komma att förändras, att projektets genomförande äventyras eller kraftigt fördras.

Projektets tillåtlighet har prövats av regeringen och i denna ansökan sökta tillstånd förutsätter att lagakraftvunnen fastställd arbetsplan föreligger. Miljöprövning av verksamheterna har således även skett i annan ordning. Tillstånd för vattenverksamheten ska lämnas enligt 11 kap 23 § miljöbalken.

Hamnverksamheten är extra tidskritisk genom att denna är en förutsättning för att kunna påbörja drivningen av arbetstunnlar. Arbetstunnlar måste byggas innan vägtunnlarna kan börja drivas.

22 PRÖVNINGSAVGIFT

Kostnaderna för anläggande av vattenanläggningarna beräknas uppgå till högst 20 Mkr och kostnaderna för anläggning för vattenuttag till cirka 2,5 Mkr. Kostnaderna för de delar av det ansökta företaget som avser vattenverksamhet ligger därför i spannet 10 Mkr – 50 Mkr. Grundavgiften bör därför bestämmas till 70.000 kr (4 § förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken).

Tilläggsavgift utgår för bortledning av ytvatten med 10 öre per kubikmeter vatten, årlig volym. Med ett beräknat uttag om 170.000 kubikmeter per år bör tilläggsavgiften bestämmas till 17.000 kr (5 § förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken).

23 ÖVRIGA FRÅGOR

Tidplan

Trafikverkets arbetsplan är under sommaren 2011 under utställelse och bedöms kunna antas under 2012. Arbetena är planerade att påbörjas under inledningen av 2013. Trafikverket hemställer därför att målet handläggs så att de tillstånd som ansökan omfattar kan föreligga under 2012.

Aktförvarare

Som aktförvarare föreslås stadsledningskontoret i Stockholms stad.

Sammanträdeslokal

Som sammanträdeslokal föreslås tingsrättens lokaler.

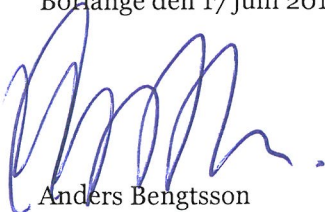
Antal exemplar

Ansökan inges i 15 exemplar.

Behörighetshandlingar

Behörighetshandlingar bifogas

Borlänge den 17 juni 2011



Anders Bengtsson



Marie Borgblad

Bilagor:

Bilaga	Handling	Pärm	Flik
1	Teknisk beskrivning	1	1
2	Miljökonsekvensbeskrivning	1	2
3	Miljökonsekvensbeskrivning arbetsplan	2	1
4	Tillåtighetsbeslut	1	3
5	Översiktskarta	1	4
6	Fixpunktsbeskrivning	1	5
7	Reservatsföreskrifter	1	6
8	Sammanställning av fastigheter berörda av ljudnivåer över 45dBA från planerad hamnverksamhet Förbifart Stockholm	1	7
9	Beaktande av tillåtighetsvillkor	1	8
10	Sakägarförteckning	1	9
11	Samrådsredogörelse	1	10
12	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	1	11

Ärendenr: TRV 2011/6210



TRAFIKVERKET

Trafikverket

781 89 Borlänge
Besöksadress:
Telefon:
Texttelefon: 0243-750 90
www.trafikverket.se
registrator@trafikverket.se

Lena Eriksson
Rättssekretariat
lena.a.eriksson@trafikverket.se
Direkt: 0243-44 54 30
Mobil: 073-085 54 30

FULLMAKT

Med stöd av 27 § myndighetsförordningen (2007:515) och för Trafikverket utfärdad arbetsordning befullmäktigar jag härigenom

Verksjuristerna Anders Bengtsson och Marie Borgblad, tillsammans eller var och en för sig,

att föra statens talan genom Trafikverket i ansökan avseende hamnverksamhet och vattenverksamhet, etc, för Förbifart Stockholm, vid Sätra.

Borlänge 2011-06-08

Charlotta Lindmark
Chefsjurist