
A D V O K A T F I R M A N Å B E R G & C O

4391.2.0157

Stockholm den 19 november 2019

Nacka tingsrätt
mark- och miljödomstolen
Box 69
131 07 Nacka

SÖKANDE

Stockholms Hamn AB, 556008-1647, Box 27314, 102 54 Stockholm

Ombud

Advokaten Tomas Underskog, Advokatfirman Åberg & Co, Box 16295, 103 25 Stockholm,
telefon: 08-696 95 78, e-post: tomas.underskog@adv-ahberg.se

SAKEN

Tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet; ändringstillstånd till tillståndsgiven verksamhet i dom den 19 april 2011, Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, mål nr M 1956-10 och slutliga villkor i dom den 9 december 2016, Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, mål nr M 5128-15

1 YRKANDEN

Stockholms Hamn AB yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar bolaget tillstånd (ändringstillstånd) att bedriva hamnverksamhet även omfattande hantering av bulkgoods samt att även bedriva hamnverksamhet vid Frihamnen kaj 1 på Ladugårdsgärdet 1:4.

Stockholms Hamn AB yrkar därtill att mark- och miljödomstolen:

- a. bestämmer tiden inom vilken igångsättande av den miljöfarliga verksamheten ska ha skett till tre år räknat från dagen för lagakraftvunna tillstånd och
- b. att tillståndet får tas i anspråk utan hinder av att domen inte vunnit laga kraft.

2 FÖRSLAG TILL VILLKOR FÖR VERKSAMHETERNA

Stockholms Hamn AB föreslår följande tillkommande villkor för den ändrade verksamheten:

1. Även den tillkommande verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget angivit i ansökan eller i övrigt åtagit sig i detta mål och under tidigare tillstånd, dock att villkor 6 i dom den 19 april 2011, Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, mål nr M 1956-10 saknar aktualitet för här sökt ändringstillstånd, eftersom den hanterade mängden omfattas av annat tillstånd.

3 ORIENTERING

Norra Djurgårdsstaden sträcker sig från Hjorthagen i norr till Loudden i söder. Det är ett av de stadsutvecklingsområden som ligger nära innerstaden och som i stadens översiktsplan anges för framtida utveckling med blandad stadsbebyggelse. De övergripande målen med Norra Djurgårdsstaden är att möta stadens växande behov av bostäder samt att vara ett föredöme för hållbar stadsutveckling. Detta sker genom omvandling av tidigare industrimark till en stadsdel med minst 12 000 lägenheter och 35 000 nya arbetsplatser där innovativ miljöteknik främjas. Det är i Hjorthagen och Värtahamnen som planering och byggande kommit längst.

Vid byggnation och anläggningsarbeten i samband med utvecklingen av Norra Djurgårdsstaden uppkommer jordmassor som behöver tas om hand. En del av dessa är förorenade eller har inte tillräcklig teknisk kvalitet så att de kan användas i byggandet. Förorenade massor klassas som avfall. Vissa av massorna har sådana föroreningshalter att de klassas som farligt avfall.

Projektet Norra Djurgårdsstaden har ställt upp tre mål för utvecklingsprojektet:

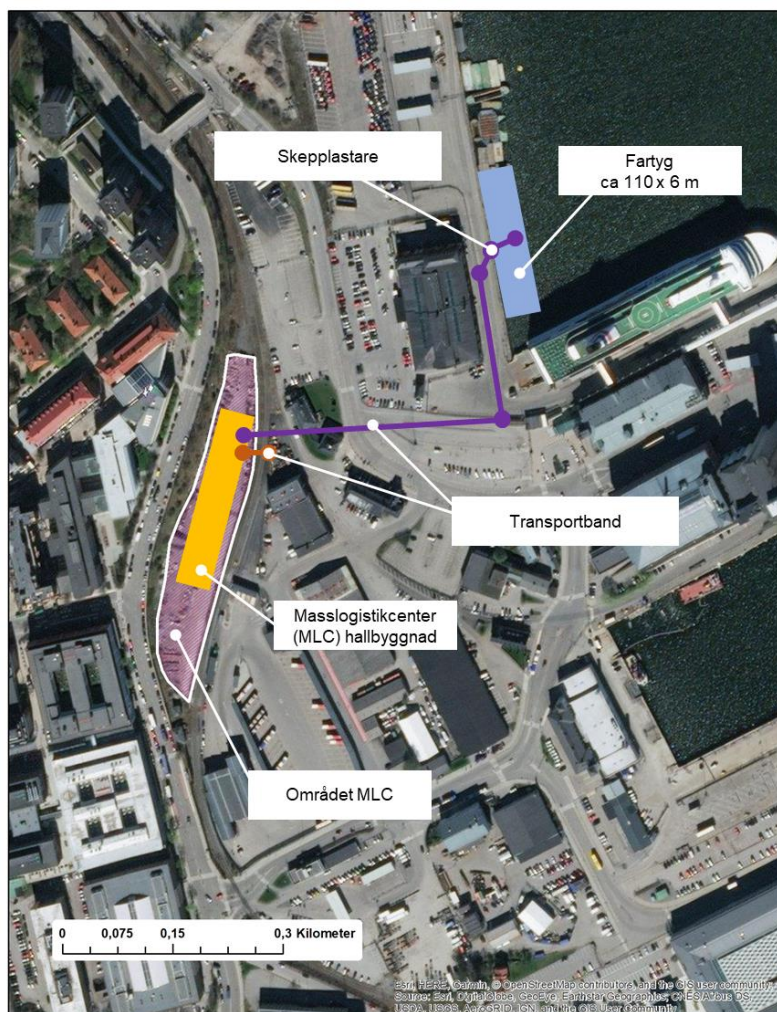
1. Minska transportarbetet till och från arbetsplatsområdet med 50 %.
2. Minska totala utsläppen av klimatgaser med 50 %.
3. Effektivisera transportflöden och minska transportkostnaden med 50 %.

De uppställda projektmålen ligger i linje med de globala miljömålen *Hållbar konsumtion och produktion*, *Hållbara städer och samhällen* samt *Hållbar industri, innovationer och infrastruktur*. De uppställda målen ligger i linje med de nationella miljömålen *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft*, *Giftfri miljö* samt *God bebyggd miljö* och ligger även i linje med Stockholms stads mål *Hållbar energianvändning*, *Miljöanpassade transporter* och *Resurs-effektiva kretslopp*. De ligger även i linje med EU:s avfallstrappa genom att det minskar deponering och ökar materialåtervinning.

På Tegeluddsvägen 71 (del av Ladugårdsgärdet 1:4) i Frihamnen i Stockholm driver Exploateringskontoret i Stockholms stad sedan december 2018 en verksamhet med mottagning och sortering av schaktmassor samt rening av vatten från schaktmassor eller från länshållning i schakt. Verksamheten bedrivs med stöd av anmälan till miljöförvaltningen Stockholms stad. Hanteringen sker i en befintlig hallbyggnad för vidare borttransport med lastbil till deponi eller till återanvändning inom projektet Norra Djurgårdsstaden. Anläggningen omnämns vidare för masslogistikcenter (MLC) eller masshanteringsytan. Se **figur 1** nedan. Erforderliga bygglov finns.

MLC är beläget i ett industriområde av hamnkaraktär. MLC gränsar till Tegeluddsvägen. På andra sidan Tegeluddsvägen finns ett verksamhetsområde med bland annat kontor, mindre verkstäder och restauranger. Verksamhetsområdet gränsar i sin tur till ett bostadsområde. Industriområdet kring anläggningen är planerat att omvandlas till ett bostads- och verksamhetsområde av innerstadskaraktär.

Stockholms stad, exploateringskontoret, har i mål nr M 4553-19 sökt tillstånd till att behandla massor (inklusive farligt avfall) m.m. på MLC. Bifall till den ansökan och förevarande ansökan innebär bl.a. att uppkomna massor kan transporteras bort via fartyg, vilket är en betydande miljömässig fördel.



Figur 1: Orienteringsbild. Stockholms stad, exploateringskontoret är verksamhetsutövare för transportbandet. Stockholms Hamn AB är verksamhetsutövare från och med att godset hamnar i fartyget.

4 DENNA ANSÖKAN INKLUSIVE BEGÄRDA UPPGIFTER ENLIGT P. 3 – 6 I FÖRELÄGGANDE DEN 12 SEPTEMBER 2019 I MÅL NR 4553-19

Stockholms Hamn AB bedriver hamnverksamhet. Det nuvarande miljötillståndet omfattar inte hantering av bulkgoods i form av bl.a. nu aktuell typ av massor. Det beror på att vid den miljörättsliga prövningen redovisade bolaget inga uppgifter om att bulkgoods skulle kunna förekomma. Inte heller redovisade bolaget då att den nu föreslagna kajplatsen kunde komma att användas för hamnverksamhet, även om aktuell kajplats ingår i de rödmarkerade områdena i bilaga C till domen den 19 april 2011, Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, mål nr M 1956-10. Eftersom dessa omständigheter inte ingick i den prövningen ansöker Stockholms Hamn AB om ett ändringstillstånd med avseende på just möjligheten att hantera bulkgoods samt att även nyttja aktuell kajplats. Bolaget anser att man med detta förtydligande efterkommit mark- och miljödomstolens önskemål i p. 3 i ovan nämnda föreläggande.

En redogörelse för samtliga tillståndsbestämmelser och villkor som gäller för verksamheten enligt tidigare tillstånd, se p. 4 i ovan nämnda föreläggande, framgår i **bilaga A**.

Kommenterad [TU1]: Åbergs kommer att upprätta sådan handling

Vad gäller p. 5 och 6 i ovan nämnda föreläggande: De två ändringar som förevarande ansökan omfattar utgörs av hantering av ett tillkommande godsslag (bulkgoods) samt att hamnverksamheten kan bedrivas vid en ytterligare kajplats. Miljökonsekvenserna av dessa ändringar bedöms rymmas inom den miljöpåverkan som redovisats och bedömts vara acceptabel i den föregående tillståndsprövning. De villkor som bestämts inom ramen för den prövningen, förutom villkor 6 i dom den 19 april 2019, Svea hovrätt, mål nr M 1956-10, kan således tillämpas även på här sökta ändringar. Nämnda villkor 6 ska inte tillämpas på de sökta ändringarna eftersom hanteringen av maximalmängden 720 000 ton per år från MLC prövas och bestäms i pågående prövning i mål nr M 4553-19. Någon villkorsjustering av övriga villkor (se **bilaga A**) eller bestämmande av ytterligare villkor erfordras således inte. I **bilagorna B och C** framgår den här sökta verksamhetens belägenhet i förhållande till verksamheten enligt tidigare tillstånd.

5 PLANFÖRHÅLLANDEN M.M.

Platsen där tillståndssökta verksamheter kommer att äga rum är inte detaljplanelagd.

6 OMGIVNINGSFÖRHÅLLANDEN

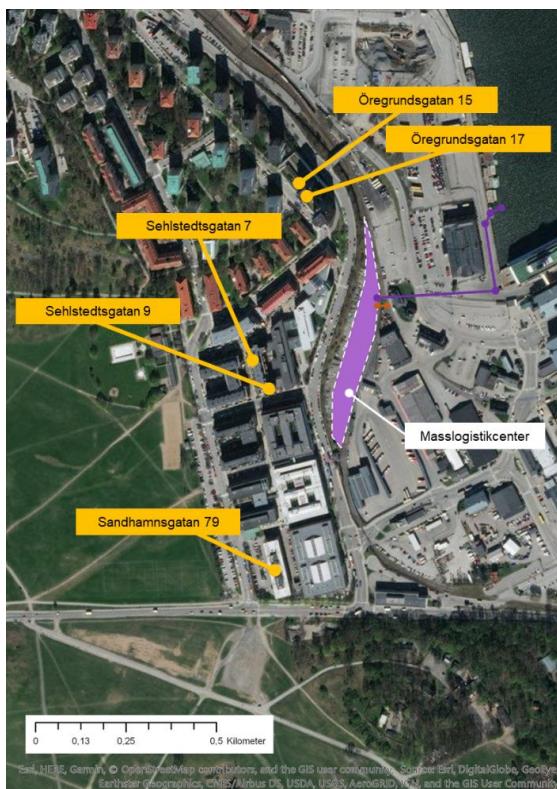
Hamnen ligger vid kustvattenförekomsten Lilla Värtan (MS-CD: WA46408217; VISS EU-CD: SE658352-163189) som är påverkat sedan tidigare av hamnverksamhet samt flera verksamheter på land. Lilla Värtan har i dagsläget en måttlig ekologisk status som till stor del beror på övergödning och förekomst av särskilt förorenande ämnen. Miljökvalitetsnormen för Lilla Värtan är måttlig ekologisk status senast 2027. De mindre stränga kraven motiveras bland annat av den hamnverksamhet som bedrivs. Vattenförekomstens strandlinje har låg grad av "naturlighet" genom närhet till områden som är exploaterade för bostäder och verksamheter. Lilla Värtan ska dock senast 2027 nå god ekologisk status avseende näringsämnen eller biologiska kvalitetsfaktorer som indikerar påverkan av näringsämnen. Lilla Värtan uppnår inte god kemisk status bland annat på grund av förhöjda halter av olika miljögifter, till exempel tributyltenn och antracen. Miljökvalitetsnormen för Lilla Värtan är att god kemisk status ska vara uppnådd 2027.

I dag är närområdet ett industriområde med mycket öppen karaktär och långa siktlinjer. Kommande stadsutveckling kommer att omvandla det till en mer tillsluten innerstadskaraktär med en genomgående boulevard med ungefär samma läge som Södra Hamnvägen.

Området ingår i riksintresset för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården. Det är även ett kulturhistoriskt värdefullt område utpekade av Stockholms stadsmuseum. I området finns tre byggnader med grön beteckning i Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering av bebyggelse, vilket innebär att de är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. (Stockholms stadsmuseum, 2018). I takt med att Norra Djurgårdsstaden byggs ut kommer omgivningen helt att byta karaktär från hamnområde till bostadsmiljö av innerstadskaraktär.

Förutom ovan angivna riksintressen kommer verksamhetsområdet att beröra riksintresset för sjöfarten Stockholms Hamn. Stockholms Hamn ingår i EU:s utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T. Tegeluddsvägen ingår i riksintresset väg E20. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och ingår även i TEN-T. Tegeluddsvägen är huvudled för transporter av farligt gods. Värtabanan är riksintresse och ingår i TEN-nätet och det strategiska godsnetet. (Trafikverket, 2018).

De närmsta boende finns idag cirka 100 meter bort på Sehlstedtsgratan 9. Närliggande bostäder finns också Öregrundsgatan 15-17. På Sehlstedtsgratan 7 ligger förskolan Wåga och Wilja. På Sandhamnsgatan 79 ligger förskolan 79&Park. Se **figur 2** nedan med avseende på hamnanläggningar i form av kajplats med tillhörande anordningar som med lila finns markerad i streck- och punktform, dock ej omfattande område anmärkt med Masslogistik-center samt de första tre punkterna från detta område räknat.



Figur 2: Bild med närmaste bostäder Sehlstedtsgratan 9 och Öregrundsgatan 15-17. Lägen för förskolor på Sandhamnsgatan 79 och Sehlstedtsgratan 7. Lägen är ungefärliga.

7 TEKNISK BESKRIVNING

Av den tekniska beskrivningen, **bilaga 1**, vilken är likalydande med handling för Stockholms stads, exploateringskontoret, ansökan för tillstånd till verksamheten vid Masslogistikcenter (MLC) och därtill hörande anordningar (mål nr M 4553-19), framgår i huvudsak följande för den här ansökan relevanta delar.

Den totala mängden massor som ska hanteras vid aktuell kaj uppgår till cirka 3 miljoner ton, vilket under ett normalår innebär att cirka 200 000 ton massor kommer att hanteras. Den maximala masshanteringskapaciteten på MLC kommer vara 150 000 – 720 000 ton per år.

Lastbilstransporterna kommer så långt det är möjligt ske på Södra Hamnvägen via Frihamnsgratan till Tegelluddsvägen norrut för att köra in till anläggningens södra infart. Stockholms Hamn AB:s containerhamn kommer att flyttas från området till Norvik. Då kommer även omläggning av lastbilstransporter till och från MLC vara möjliga från Södra Hamnvägen och upp via Liljas gata till anläggningen. Därmed undviks transport på Tegelluddsvägen. Ut-passage sker vid båda dessa alternativ via Liljas gata.

För utlastning till lastbil kommer ett transportband att anläggas och som kommer att gå till en avhämtningsplats på Liljas gata. Inne i hallen lastas massorna på transportbandet med hjullastare.

Material kommer lastas ut till fartyg via ett transportband som leder till en skeppslastare vid kajen. Från skeppslastaren kommer materialet falla genom en avlastningsbälg som kommer gå ner under fartygets lastutrymmes överkant. Transportbandet och skeppslastaren kommer ha en kapacitet på 600 ton/h, och båda kommer vara inbyggda för skydd mot damning, buller, fallande stenar och grus samt rinnande lakvatten. Fartygets transportutrymmen kommer vara täckta.

Transportbandet kommer korsa järnväg och lokalgator, men vara konstruerat för att ge fri höjd åt transportfordon. Materialet kommer lastas ut när båten ligger vid kaj, i perioder under dagtid.

8 MILJÖKONSEKVENSER

Av miljökonsekvensbeskrivningen, **bilaga 2**, vilken också är likalydande med handling för Stockholms stads ansökan för tillstånd till verksamheten vid Masslogistikcenter (MLC) och därtill hörande anordningar (mål nr M 4553-19), framgår att bedömda miljökonsekvenser vad gäller den här ansökan kan sammanfattas enligt följande.

8.1. Buller

En bullerutredning har utförts. Den visar att buller från masshanteringen och fartygs-transporterna som kan påverka befintliga och planerade bostäder inte överskrider de bullervärden som anges i villkoren till Stockholms Hamns gällande tillstånd. I de nämnda villkoren anges bland annat att ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder inte får överskrida 55 dB(A) dagtid och 50 dB(A) kvällstid. Inga märkbara kumulativa miljöeffekter bedöms orsakas av verksamheterna i samverkan med närliggande krossverksamhet, trafik eller byggnadsverksamheten vid Saltkajen.

8.2. Utsläpp till luft

De sökta verksamheterna innebär att antalet lastbilspassager blir cirka 20 % färre jämfört med om verksamheterna inte kommer till stånd (det vill säga nollalternativet). Sökta verksamheter innebär en viss påverkan på luftkvaliteten lokalt vid gatorna närmast masslogistikcentret jämfört med situationen innan den pågående verksamheten i MLC påbörjades, men konsekvensen bedöms som liten. Den totala andel tung trafik längs de vägvägsnitt som ligger närmast bostäder ökar med en till tre procent och bedöms inte medföra till att miljökvalitetsnormer för luft överskrids.

8.3. Stadsbild och kulturmiljö

Området kommer att omvandlas. Transportbandet i sin föreslagna sträckning skärmar byggnaden Magasin 1 och dess gavelfasad. Magasin 1 fyller en viktig roll i den kulturhistoriskt värdefulla hamnmiljön. Den valda placeringen av transportbandet ger mindre bullerstörning och trafikstörning för närliggande verksamheter. Eftersom transportbandet är en tidsbegränsad anläggning som kommer tas bort efter drifttiden och inga fysiska ingrepp görs i några befintliga byggnader bedöms påverkan vara acceptabel.

8.4. Ytvatten och sediment

Hamnområdet har påverkats av hamnverksamhet och annan industriverksamhet under lång tid.

Den temporära suspension av partiklar som uppstår i samband med båtrörelser vid kajen bedöms inte ge upphov till en påvisbar förändring av sedimentens status i Lilla Värtan.

8.5. Skyddsåtgärder

Skyddsåtgärder som kommer att vidtas är:

- Klä in bandet som transporterar massorna för att minska buller, damm, lukt och andra utsläpp till luft.
- Konstruera transportbandet för att ge fri höjd åt transportfordon.
- Leda in transporterna till MLC via Liljas gata efter att containerverksamheten flyttats till Norviks hamn och Värtabanan tagits ur drift, vilket är planerat till år 2020.
- Fartygen kommer inte att lastas nattetid.

8.6. Sammanvägd bedömning

Den samordnade masshanteringen i masslogistikcentret med sjötransport ger viktiga miljövinster i form av lägre koldioxidutsläpp, lastbilsrörelser och energiförbrukning samt hushållning med ändliga bergresurser. Den lokala miljöpåverkan i form av buller, utsläpp till luft och vatten samt påverkan på kulturmiljön hålls inom relevanta riktvärden, normer och villkor och bedöms vara ringa.

9 SAMRÅD

Informationsmöte hölls 18 maj 2018 med hyresgästerna i Magasin 1 (Södra Hamnvägen 6-12) samt i Tullhusen (Södra Hamnvägen 7-15). Ett samrådsmöte hölls med länsstyrelsen i Stockholms län samt miljöförvaltningen i Stockholms stad den 9 oktober 2018. Inbjudan till samråd med möjlighet att lämna skriftliga eller muntliga synpunkter senast den 15 november skickades med brev till samrådsgruppen den 12 oktober 2018. Samrådet annonserades i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och Mitt i Östermalm den 30 oktober 2018 varvid samrådstiden även förlängdes till 22 november 2018. Med anledning av det stora intresset från kringboende hölls ett informationsmöte den 5 december 2018 dit samtliga som lämnat synpunkter var inbjudna via e-post och via annonsering på Stockholms stads hemsida. Cirka fyrtio besökande deltog i informationsmötet. Möjlighet till platsbesök gavs den 18 december 2018, den 21 januari 2019 samt den 26 mars 2019. Den 18 december 2018 deltog tre personer, den 21 januari 2019 deltog nio personer och den 26 mars 2019 deltog sju personer.

10 MILJÖKVALITETSNORMER

10.1. Buller

Miljökvalitetsnormen för buller enligt förordning 2004:675 om omgivningsbuller är en målsättningsnorm som anger att samhället ska sträva efter att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Enligt genomförd utredning överskrider buller från masshanteringen och fartygstransporterna inte villkoren i Stockholms Hamns gällande tillstånd. Inga märkbara kumulativa miljöeffekter bedöms orsakas av verksamheterna i samverkan med närliggande kross, trafik eller byggnation. Buller från de tillståndssökta anläggningarna bedöms därmed inte medföra skadliga effekter på människors hälsa.

10.2. Luft

Masshanteringsanläggningen och transportbandet kommer att vara inbyggda och förses med luftrening. Påverkan på omgivningsluft bedöms därför framför allt komma av lastbils-

transporter av massor. Ökningen av den tunga trafiken längs de vägavsnitt som ligger närmast bostäder (Södra Hamnvägen, Frihamnsgatan och södra delen av Tegeluddsvägen) beräknas till mellan en och tre procent. I de bostadsområden och förskolor som ligger närmast MLC är de beräknade halterna av PM10 cirka 50 % lägre än miljö kvalitetsnormen. Beräknade kvävedioxidhalter utgör mellan cirka 20 och 40 % av miljö kvalitetsnormerna. De sökta verksamheterna bedöms inte leda till att miljö kvalitetsnormerna överskrids.

11 IAKTTAGANDE AV DE ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLERNA

Kunskapskravet, 2 kap. 2 § miljöbalken

Både Stockholms Hamn AB och Stockholms stad, exploateringskontoret, genomför löpande stora projekt som omfattar bl.a. byggande av olika anläggningar. Betydande erfarenhet och kompetens finns således av att driva denna typ av projekt. En projektgrupp med konsulter och Stockholms stads exploateringskontor har i ett flerårigt projekt tagit fram underlag för beslut om transportslag och val av fordons/fartygstyper och bränslen samt underlag för planering av fartygstransporter. En projektgrupp med externa specialistkonsulter har arbetat fram de tekniska underlag som krävs för förevarande prövning. Kunskapskravet är således väl tillgodosett.

Försiktighetsprincipen, 2 kap. 3 § miljöbalken

De försiktighetsmått och skyddsåtgärder som är vidtagna eller kommer att vidtas framgår av miljökonsekvensbeskrivningen, **bilaga 2**. Inför vidtagande av dessa försiktighetsmått och skyddsåtgärder har noggranna utredningar och inventeringar utförts för att få bästa möjliga beslutsunderlag.

Produktvalsprincipen, 2 kap. 4 § miljöbalken

Stockholms Hamn AB:s och Stockholms stad, exploateringskontorets, anläggningar

innehåller många olika material och ämnen – en del av dem är miljöfarliga. Aktivt arbete pågår för att minska utsläppen av sådana ämnen.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna, 2 kap. 5 § miljöbalken

I projektet ingår att använda fartygstransporter, som är mer energieffektiva än vägtransporter. Inom MLC kommer massor sorteras ut för återanvändning och mängden till deponi kommer att minska. Årligen innebär återanvändningen en reduktion i energiåtgång och klimatgaser på cirka 30 000 MWh respektive 4 000 ton CO₂-ekvivalenter¹. Återanvändningen medför en reduktion av utsläpp av klimatgaser och energiåtgång med drygt 50 % jämfört med den hantering som är vanligast vid schaktarbeten, vilket är att överskottsmassor transporteras direkt från byggarbetsplatsen till deponi. På hallbyggnadens tak har solceller installerats, vilka förser verksamheten med förnybar el. Elöverskottet matas ut på elnätet. Möjligheten att ersätta bränslen i bilar och arbetsmaskiner med förnybara alternativ som el eller förnybar diesel kommer utvärderas löpande.

¹ Koldioxidekvivalenter (eller CO₂-ekvivalenter) anger hur mycket koldioxid som behöver släppas ut för att ge samma klimatpåverkan som olika växthusgaser sammantaget.

Lokaliseringsregeln, 2 kap. 6 § miljöbalken

Aktuell verksamhet kommer att bedrivas i befintlig hallbyggnad och inom ramen för befintlig hamnverksamhet. I ljuset av att de huvudsakliga massorna kommer från projekt Norra Djurgårdsstaden är aktuell lokalisering lämplig. Det stöds också av den omfattande lokaliseringsutredningen som framarbetats. Detaljplan saknas för området, se vidare avsnitt 5 ovan.

Principen att förorenaren ska betala, 2 kap. 8 § miljöbalken

Aktuell tillsynsmyndighet ska alltid informeras vid händelse som kan ge upphov till miljöpåverkan. Av Stockholms Hamn AB och Stockholms stad, exploateringskontoret, vald entreprenör ansvarar för att lämplig saneringsutrustning finns att tillgå vid arbetsplatsen, i alla arbetsmaskiner samt i andra fordon där behov finns. Entreprenören ansvarar även för att sanering utförs. Vid större haveri sker återställande av mark i samråd med tillsynsmyndighet.

Sammanfattningsvis anser Stockholms Hamn AB att verksamheten innebär ett iakttagande av hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken.

12 IGÅNGSÄTTNINGSTID

Stockholms Hamn anser det lämpligt att tiden inom vilken igångsättandet av den miljöfarliga verksamheten ska ha skett bestäms till tre år räknat från dagen för lagakraftvunna tillstånd.

13 VERKSTÄLLIGHETSTILLSTÅND

Det är av betydande vikt att så snart som möjligt kunna möjliggöra att borttransporten av renade massor från MLC kan ske via fartyg. Det föreligger betydande miljövinster att tillståndssökt verksamhet kan påbörjas så fort som möjligt; det leder till lägre koldioxidutsläpp, lastbilsrörelser och energiförbrukning samt hushållning med ändliga bergresurser. Redovisade bedömningar anger att den lokala miljöpåverkan i form av buller, utsläpp till luft och vatten samt påverkan på kulturmiljön hålls inom relevanta riktvärden, normer och villkor och bedöms vara ringa.

14 KONTROLL

En egenkontroll kommer att vidtas och redovisas i den årliga miljörapporten. Syftet med kontrollen är främst uppföljning av villkor och andra krav. Kontrollprogram kommer att arbetas fram på sätt som föreslås i avsnitt 2 ovan.

15 HANDLÄGGNINGSFRÅGOR

Aktförvarare

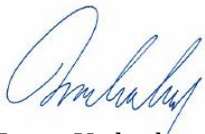
Till aktförvarare föreslås registrator Cecilia Granlund Fleminggatan 4, 112 26 Stockholm, 08-508 27 112, exploateringskontoret.expl@stockholm.se som aktförvarare.

Kungörelse

Kungörelse föreslås ske i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet.

Behörighetshandlingar från Stockholms Hamn AB finns ingivna i mål nr M 2807-07 (tillstånd enligt miljöbalken till hamnverksamhet och vattenverksamhet i Värtahamnen – Frihamnen i Stockholms och Lidingö kommuner).

Som ovan



Tomas Underskog

Bilagor

- | | |
|-----------------|--|
| Bilaga A | Redogörelse för samtliga tillståndsbestämmelser och villkor som gäller för verksamheten enligt tidigare tillstånd. |
| Bilaga B | Karta över aktuellt område. |
| Bilaga C | Karta över aktuellt område. |
| Bilaga 1 | Teknisk beskrivning. |
| Bilaga 2 | Miljökonsekvensbeskrivning. |