

Stockholms kommun  
105 35 Stockholm

|                                                     |               |
|-----------------------------------------------------|---------------|
| Mål nr                                              | Enhet 4       |
| M 3345-11                                           |               |
| Anges vid kontakt med domstolen                     |               |
| STOCKHOLMS STAD<br>Kommunstyrelsen<br>Registraturet |               |
| Ink.                                                | 2012-08-01    |
| Dnr:                                                | 303-2377/2011 |
| Till:                                               | RI            |

Staten genom Trafikverket, Region Stockholm  
angående **tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn vid Sätra, fastigheterna Sätra  
2:1 och Båtvaggan 1 i Stockholms kommun**

Trafikverket har i en skrivelse till domstolen (aktbilaga 41) bemött de synpunkter som remissinstanser tidigare lämnat i målet. Ni ges tillfälle att yttra er över Trafikverkets skrivelse.

Yttrandet bör lämnas i 7 exemplar **senast den 12 september 2012** till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, Box 1104, 131 26 Nacka Strand eller via e-post [mmd.nacka@dom.se](mailto:mmd.nacka@dom.se). Domstolens **målnummer M 3345-11 ska anges**. Anstånd med att ge in yttrandet kan inte påräknas.

Domstolen avser att hålla muntlig förberedelse i målet den 25 september 2012 kl. 09.30 i Tegen konferens, Sundbybergsvägen 9 (T-bana Solna Centrum). Domstolen planerar att vid förberedelsen behandla övergripande frågor om handläggningen av målen om Förbifart Stockholm, underlaget i målen och huvudsakliga tillstånds- och villkorsfrågor.

Camilla Lindqvist  
Telefon 08-561 656 40

Bifogas, aktbilaga 41-42

Dok.Id 281844

| Postadress                      | Besöksadress            | Telefon                                                                                                                                                                    | Telefax       | Expeditionstid               |
|---------------------------------|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------------------|
| Box 1104<br>131 26 Nacka Strand | Augustendalsvägen<br>20 | 08-561 656 00<br><b>E-post:</b> <a href="mailto:mmd.nacka@dom.se">mmd.nacka@dom.se</a><br><a href="http://www.nackatingsratt.domstol.se">www.nackatingsratt.domstol.se</a> | 08-561 657 99 | måndag-fredag<br>08:30-16:00 |

SECRET

SECRET

TRV 2011/6210

Nacka tingsrätt  
Mark- och miljödomstolen  
Box 1104  
131 26 Nacka Strand

NACKA TINGSRÄTT

Ink 2012 -06- 05

Akt.....M3345-11

Aktbil.....(41).....

Mål nr M 3345-11

**Trafikverkets ansökan om tillstånd för byggande och drift av tillfällig hamn, etc, vid Sättra i samband med byggande av väg E4 Förbifart Stockholm**

Trafikverket har beretts tillfälle att bemöta inkomna remissynpunkter i målet, varför Trafikverket härmed avger följande yttrande.

**1. Justeringar av och tillägg till yrkanden och villkorsförslag**

Med anledning av inkomna synpunkter gör Trafikverket följande justeringar av och tillägg till Trafikverkets yrkanden och villkorsförslag i ansökan enligt följande.

**1.1 Justering av och tillägg till yrkanden**

Trafikverket justerar yrkandet 1.1 enligt följande:

- Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken att inom land- och vattenområde på fastigheten Sättra 2:1 och Båtvaggen1 i Stockholms stad under Förbifart Stockholms byggtid bedriva den hamnverksamhet med hantering av arbetsutrustning, bergmaterial och annat gods som utgör ett led i genomförandet av projekt Förbifart Stockholm.

Trafikverket justerar yrkandet 1.5. Enligt yrkandet söks de dispenser från skyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde som verksamheten kräver, enligt vad som närmare angavs i avsnitt 7.2.2 i Trafikverkets ansökan 2011-06-17. Med anledning av genomförda omprojekteringar inom hamnområdet, som närmare redovisas i detta yttrande (bl.a. 3.1.1.2), ansöker Trafikverket inte längre om dispens från 9 § i skyddsföreskrifterna. Ansökan om dispens enligt 1, 14 och 16 §§ i skyddsföreskrifterna vidhålls.

Enligt yrkandet i 1.5 ansöker Trafikverket dessutom om dispens från vissa förbud i reservatföreskrifterna för Sättraskogens naturreservat, på sätt som närmare anges i avsnitt 7.2.2 i Trafikverkets ansökan 2011-06-17. Ansökan vidhålls i samma omfattning, men yrkandet bör rätteligen anges som ansökan om tillstånd (således ej dispens).

Trafikverket justerar yrkandet 1.6 enligt följande:

- att arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbeten fastställs till tio år från dag för verkställbar dom. Trafikverket godtar i och för sig det förslag till justering av Trafikverkets yrkande som länsstyrelsen föreslagit (se 3.1.1.12 nedan), förutsatt att domstolen finner formuleringen lämplig

Trafikverket justerar yrkandet 1.7 enligt följande:

- att igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten fastställs till fem år från dag för verkställbar dom.

## **1.2 Justeringar och tillägg till förslag till villkor**

Trafikverket justerar sitt villkorsförslag 2.2.2 enligt följande:

- arbeten som i mer än en vecka kan medföra buller, utöver de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets författningssamling 2004:15 med allmänna råd om buller från byggplatser, får endast utföras helgfri måndag – fredag mellan kl. 07- 19. Boende som annat än tillfälligt utsätts för högre ljudnivåer än som anges i angiven norm ska erbjudas alternativ vistelse under den period som riktvärdet överskrids.

Trafikverket justerar sitt villkorsförslag 2.3.1 i enlighet med följande:

- boende i bostadsbyggnader som i mer än en vecka under hamnens driftskede utsätts för högre ljudnivåer än de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets författningssamling 2004:15 med allmänna råd om buller från byggplatser, ska erbjudas åtgärder som innebär att riktvärdet inomhus nattetid innehålls. Om sådan bullerdämpande effekt av byggnadstekniska skäl inte kan erhållas, eller om nyttan av sådan åtgärd inte står i rimlig proportion till kostnaderna för åtgärden, ska de boende istället erbjudas alternativ vistelse under den period som riktvärdet överskrids.

## **2. Generella ändringar och kompletteringar**

### **2.1 Kompletteringar till arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivningar**

Trafikverket har såsom bilaga 3 till ansökan bilagt arbetsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Samråd och utställelse av arbetsplanen har gett upphov till en sammanställning i PM Bedömda förändringar av miljökonsekvenser med avseende på reviderad arbetsplan. Denna PM bifogas detta yttrande som [bilaga 1](#).

## **3. Trafikverkets synpunkter och bemötanden med anledning av inkomna remissyttranden**

Ett stort antal remissynpunkter har inkommit till mark- och miljödomstolen med anledning av Trafikverkets ansökan. Sammanfattningsvis kan konstateras att remissvaren inte på någon punkt varit enhetliga. Således har ett visst yrkande, villkorsförslag, beskrivning - eller avsaknad av sådan - i Trafikverkets ansökan har varit bra eller acceptabelt för en remissinstans, medan en annan remissinstans kan ha framfört kritik i frågan. Förhållandet visar att en ansökan i ett projekt som detta innefattar en rad olika överväganden, där olika intressen och bedömningar gör sig gällande.

Trafikverket har inför detta yttrande gjort de avvägningar som Trafikverket sammantaget anser vara mest ändamålsenligt och motiverat med beaktande av miljöintresset. Om Trafikverket valt att inte tillmötesgå en viss synpunkt har detta skett efter omsorgsfulla överväganden och konsultationer med på respektive område verksam expertis.

### **3.1 Remissmyndigheter m.fl.**

#### **3.1.1 Länsstyrelsen i Stockholms län (aktbilaga 32)**

##### **3.1.1.1**

Länsstyrelsen anser att ytterligare underlag behövs för att kunna bedöma vilka skyddsåtgärder som behövs för att så långt möjligt begränsa föroreningsriskerna för ytvattentäkterna och vattenverken vid Lovö, Norsborg och Görväln samt att bedöma om dessa risker är acceptabla.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket närmare bör precisera skyddsåtgärder vid hamnen och för trafikerande fartyg, för att föroreningsrisken inom Östra Mälarens vattenskyddsområde inte ska överskrida vad som kan anses vara obetydlig eller ringa med avseende på spridning eller tillförsel av förorenande ämnen i området.

##### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket delar länsstyrelsens uppfattning att ambitionsnivån måste vara hög för att skydda Mälarens vatten och de angivna vattenverken. En förnyad sammanställning av planerade skyddsåtgärder för östra Mälarens vattenskyddsområde jämte underlaget för dessa bedömningar, redovisas i [bilaga 2](#), Skyddsåtgärder för Mälaren.

Trafikverket anser att föroreningsrisken inte överskrider vad som kan anses vara obetydlig eller ringa med avseende på spridning eller tillförsel av förorenande ämnen i området.

##### **3.1.1.2**

Det saknas utredning om bästa möjliga teknik för rening av dagvatten och kväveförorenat lakvatten (miljökvalitetsnormer för ytvatten och för fisk- och musselvatten). Av handlingarna framgår inte om de kommunala reningsverken är beredda att ta emot kväveförorenat vatten och vilken beredskap Trafikverket har om så inte kan ske. Sådant underlag måste tas fram för att det ska vara möjligt att bedöma vilka åtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga.

##### **Trafikverkets synpunkter**

Den lösning som Trafikverket redovisade i ansökan har – med anledning av inkomna remissynpunkter - projekterats om, så att dagvatten från hamnplanen inte kommer att tillföras Mälaren. Allt dagvatten från hamnområdet jämte lakvatten från tillfälliga bergupplag kommer att ledas på spillvattennätet.

Stockholm Vatten AB har givit tillstånd att släppa kvävekontaminerat vatten till Stockholm Vattens ledningsnät och anslutningspunkter för processpillvatten har identifierats.

#### 3.1.1.3

Länsstyrelsen anser att kompensationsåtgärder bör genomföras för den negativa påverkan på natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärden som uppstår. Även med de skydds- och hänsynsåtgärder som föreslås kommer det att bli en negativ påverkan på natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärden. Intrånget i natur- och kulturresevat bör kompenseras enligt 7 kap. 7 § miljöbalken.

Kompensationsåtgärderna bör syfta till att förbättra dessa värden i närområdet och kan avse bl.a. främjande av friluftslivet, förstärkning av kultur- och landskapsvärdena, skydd av områden med höga naturvärden samt restaurering och skötsel av områden med hög potential så att dessa natur- och kulturvärden stärks. Trafikverket bör i samråd med länsstyrelsen och berörda kommuner ta fram en plan för kompensationsåtgärder.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket avser att komplettera ansökan med en plan som redovisar alla åtgärder som är dispens- och tillståndspliktiga i berörda befintliga resevat och till vilken tillståndsprövning åtgärden kan kopplas. Planen kommer att redovisa förslag på kompensationsåtgärder. Åtgärderna tas fram i samråd med berörda kommuner.

#### 3.1.1.4

Länsstyrelsen anser att åtgärder bör vidtas med anledning av mark- och sjöbottenföroreningar i Sättra. Området närmast småbåtshamnen i Sättra är förorenat av bland annat PAH och metaller. De uppmätta metallhalterna ligger inom ramen för måttligt förorenade sediment. För PAH och PCD ligger de uppmätta halterna inom ramen för klass 5, det vill säga mycket hög halt enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för kust och hav. Därför bör dubbla skärmar användas vid anläggande och rivning av Sättra hamn, då grumlande arbeten utförs, för att säkerställa att ingen spridning av föroreningar sker. Trafikverket bör överväga att efterbehandla befintliga markföroreningar vid avveckling av hamnen.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har lämnat förslag till villkor angående grumling för bygg-, anläggnings- och rivningsarbeten. Det kontrollprogram som Trafikverket föreslagit i villkorsförslag 2.2.1 ska säkerställa dessa villkor och att ingen spridning sker av föroreningar, oavsett om en eller två skärmar används. Användningen av en eller två skärmar bör kunna anpassas till behov.

Den närmare hanteringen av förorenad mark på hamnplanen regleras i avtal mellan Trafikverket och markägaren, Stockholms stad, och under ledning av stadens miljökontor.

#### 3.1.1.5

Transportbandet för bergmassor är nära knutet till de planerade hamnarna vilkas huvudsakliga syfte är att medge uttransport av massorna. Transportbandet bör därför ingå i ansökan om tillstånd till hamnverksamheten. Även den krossverksamhet som är en förutsättning för transporten på band bör ingå.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Krossningsverksamheten utförs utanför hamnområdet inom vägprojektets vägområde i eller i omedelbar anslutning till arbetstunneln, med stöd av arbetsplan (jfr 15 § väglagen) såsom ett led i vägbyggnadsarbetena. Transportbandet byggs och används huvudsakligen utanför vägområdet med stöd av väglagens regler om tillfällig nyttjanderätt (35 § väglagen). Tillstånds- och miljöprövning av dessa verksamheter sker därmed enligt väglagen (3 a § väglagen). Transportbandet kan dock anses ha sådant omedelbart samband med den tillståndssökta hamnverksamheten att det kan betraktas som följdföretag till den tillståndssökta verksamheten. Det föreligger därmed möjlighet för mark- och miljödomstolen att meddela villkor för denna verksamhet, om så är ändamålsenligt och behövligt.

För såväl krossverksamheten som transportbandet lämnas dock i ansökan utförliga redovisningar av verksamheterna, vilka redovisningar nu kompletteras genom bilaga 3 Hantering av bergmassor. Därutöver har i ansökan och genom detta yttrande lämnats redovisning av de störningar som transportbandet genererar, liksom redovisning av skyddsåtgärder som Trafikverket avser att vidta med avseende på dessa verksamheter.

#### **3.1.1.6**

Hantering av farligt gods i anslutande hamnar bör betraktas som en följdverksamhet till hamnarna i Sätra och norra Lovö. Riskerna bör redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Verksamheten i anslutande hamnar har inte sådant omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten att den är att betrakta som följdverksamhet. Det är heller inte i dagsläget känt vilka anslutande hamnar som kan komma att användas; detta torde komma att framgå först efter upphandling. Den upphandlande myndigheten får enligt upphandlingslagstiftningen inte uppställa sådana krav eller ge sådana förutsättningar i upphandlingen att konkurrensfördelar eller -nackdelar kan komma att ges.

För hanteringen av farligt gods gäller detaljerad lagstiftning och myndighetsföreskrifter. Verksamheten i de anslutande hamnarna styrs av de tillstånd som föreligger för den aktuella hamnen. Någon möjlighet och något behov av att i miljökonsekvensbeskrivning beskriva denna verksamhet föreligger därmed inte.

#### **3.1.1.7**

Trafikverket bör redovisa möjligheterna att elansluta fartygen när de ligger vid kaj.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har utrett möjligheterna att elansluta fartyg och konstaterar att det är möjligt. Trafikverket kommer att erbjuda sådan möjlighet.

#### **3.1.1.8**

Trafikverket bör komplettera sitt yrkande om hamnverksamheten med en karta eller hänvisning till en befintlig karta där verksamhetsområdet på land och i vatten framgår. Delområdet på land bör

omfatta det område inom vilket verksamhet pågår, anläggningar för dagvatten och tillfälligt upplag av massor m.m. samt transportband och bergkrossanläggning. Verksamhetsområdet i vatten bör omfatta det område inom vilket fartygen manövreras vid in- och utfart i hamnen.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har i ansökan ingivit ett flertal sådana kartor som länsstyrelsen efterfrågar. I bilaga 1 till miljökonsekvensbeskrivningen är hamnområdet, där den hamnverksamhet kommer att bedrivas som avses i Trafikverkets yrkande 1.1, är tydligt markerad. Dock behöver de förtydliganden, bl a avseende redovisade skyddsåtgärder, som ges i denna inlägga även beaktas.

#### **3.1.1.9**

Trafikverket bör komplettera ansökan med ett yrkande om trafikerande fartygs maximala bruttodräktighet. Maximalt antal fartygsanlöp per år samt maximal mängd hanterat gods per bör gälla som villkor. Villkor bör föreskrivas om den maximala mängd bergmassor som samtidigt får lagras inom hamnområdet.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har preciserat yrkandet om tillstånd till hamnverksamheten i enlighet med vad som anges i 1.1. ovan. Hamnverksamheten är direkt relaterad till projekt Förbifart Stockholm, och avser inget annat. Som mått för verksamheten har Trafikverket redovisat mängd bergmaterial samt uppskattad mängd byggmaterial som behöver transporteras via hamnen. Vidare har storlek på typfartyg angetts vilka kan bli aktuella och som hamnen är dimensionerad för. Årligt antal fartygsanlöp har beräknats och redovisats. Vattendjupet har angivits, liksom utformningen av typkonstruktioner för kajanläggningar. Trafikverket menar att dessa redovisade produktionsmått bör vara tillräckliga och att det ur miljöskyddssynpunkt inte är motiverat att införa begränsningar av det slag som länsstyrelsen föreslår. Mindre fartygsstorlek ger fler fartygsrörelser och vice versa och det är inte ändamålsenligt att införa begränsningar som kan medföra suboptimeringar i miljöhänsen eller andra hänsen.

Några bergmassor kommer inte att lagras inom hamnområdet.

#### **3.1.1.10**

Trafikverket bör belysa påverkan på omgivningen, t.ex. stranderosion, av de alternativa konstruktionerna för kajanläggningen samt även beskriva borttagning och återställning för de olika alternativen och bedöma vilket alternativ som medför minst påverkan på omgivningen

#### **Trafikverkets synpunkter**

De alternativa metoder och teknikval som redovisats i teknisk beskrivning innefattar inte några betydande skillnader i fråga om miljöpåverkan, förutom vad avser buller vid eventuell pålning. Ingen av konstruktionerna skapar vattenrörelser som kan skapa erosion. För buller föreslås villkor som tillgodoser miljöintresset för den kortvariga bullerstörning som kan uppstå vid eventuell pålning. De variationer som kan förekomma i fråga om grumling omhändertas av de skyddsåtgärder som Trafikverket föreslår genom bottengående skärmar vid anläggnings- och rivningsskede. Trafikverket

vill förorda att kommande tillstånd är villkorat så att olika tekniska lösningar eller metoder kan utföras inom ramen för Trafikverkets yrkande, där den maximala tillåtna miljöpåverkan av vald lösning anges genom villkor. Således kan domstolen föreskriva villkor för buller, grumling, etc, i enlighet med Trafikverkets villkorsförslag, och det klargör därigenom vilken miljöpåverkan som kan tolereras medan det lämnar öppet för entreprenören att välja utföranden som uppfyller miljökraven.

#### 3.1.1.11

Det är oklart om Trafikverkets yrkande om tider för att påbörja vissa arbeten och yrkandet om när tillstånden ska tas i anspråk samverkar på ett realistiskt sätt. Yrkandena bör ses över.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har justerat igångsättningsyrkandet 1.7 enligt ovan. I övrigt kan Trafikverket inte finna att någon oklarhet kan anses föreligga mellan yrkanden sinsemellan eller i förhållande till villkorsförslagen. Oavsett om verkställighetsförordnande meddelas eller ej måste arbetsplanen vinna laga kraft för att tillstånden ska få tas i anspråk, enligt villkorsförslag 2.1.2 i ansökan. Förutsatt att arbetsplanen vunnit laga kraft får tillstånden utnyttjas även om mark- och miljödomstolens dom överklagas till överinstans och prövningen där drar ut på tiden, om domstolen bifallit Trafikverkets yrkande om verkställighetsförordnande (yrkande 1.9). Om verkställighetstillstånd inte meddelats, men arbetsplanen vunnit laga kraft, får överinstansens tillstånd avvaktas innan arbetena kan inledas. Trafikverket emotser tacksamt ett förnyat påpekande om länsstyrelsen skulle fortsatt skulle anse att oklarheter föreligger i frågan om sambandet mellan yrkanden och villkorsförslag.

#### 3.1.1.12

Tillståndet till anläggande, drift och borttagning av hamnanläggningarna bör tidsbegränsas till högst tio år från det att tillståndet tagits i anspråk, dvs. när anläggningsarbetena för hamnen påbörjats.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har inget att erinra mot länsstyrelsens villkorsförslag. Om domstolen finner förslaget lämpligt har således Trafikverket inget att erinra mot att arbetstiden enligt Trafikverkets yrkande 1.7 börjar räknas från anläggningsarbetenas påbörjande istället för de tidpunkter Trafikverket angivit i yrkandet. Trafikverket framställer således dessa yrkanden alternativt, men med förordande av länsstyrelsens förslag.

#### 3.1.1.13

Rivningsarbeten bör utföras helgfri måndag–fredag kl. 07–19, samma som för spontning och pålning.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket delar länsstyrelsens uppfattning att rivningsarbeten som medför ljudnivåer över norm inte får utföras annat än helgfri måndag till fredag mellan kl. 07-19. Andra rivningsarbeten som inte överskrider normen får dock utföras under andra tider. Trafikverket har justerat villkorsförslaget för att tydligare redovisa detta.

#### 3.1.1.14

Länsstyrelsen anser att ambitionen under tiden för drift av hamnarna i första hand bör vara att innehålla Naturvårdsverkets riktvärden för buller från nyetablerad industri. Trafikverket bör redovisa vilka åtgärder som behövs för att dessa riktvärden ska kunna innehållas.

Trafikverket bör överväga möjligheterna att bedriva införsel av kemiska produkter och arbetsmaskiner via färja endast vardagar kl. 07–18.

I fråga om bullerstörda bostäder bör Trafikverket närmare redovisa hur bullerstörningen i omgivningen ska verifieras och hur lång tid av överskridande som krävs vid en bostad för att skyddsåtgärder ska vidtas. Trafikverket bör utveckla vad som avses med "annat än tillfälligt" och "tyst vistelse" i föreslaget villkor i avsnitt 2.2.2. Trafikverket bör ange hur eventuell tvist mellan fastighetsägaren och Trafikverket ska hanteras.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket vidhåller att Naturvårdsverkets riktvärden för byggarbetsplats av flera skäl är mer relevanta än riktvärdena för industribuller. Verksamheten på platsen är inte permanent utan är – liksom en byggarbetsplats – av tillfällig karaktär.

Verksamheten är tidsmässigt och geografiskt nära sammanhängande med de byggverksamheter som pågår vid etableringsområdet och det förefaller omotiverat att tillämpa olika bullernormer för de helt likartade, näraliggande och tidsmässigt identiska verksamheterna. Verksamheternas temporära karaktär gör att anpassningsåtgärder etc. av det slag som är möjligt vid en permanent industrianläggning inte är möjliga i samma grad. Verksamheten på platsen kommer inte att leda till något bestående buller i omgivningen, vilket är fallet då industribuller bedöms.

Om lägre bullervärden sätts som norm medför detta att den tid då den bullrande verksamheten kommer att bedrivas måste sträckas ut i tiden. Detta leder således till att området och dess omgivningar måste vänta längre på återställning och återgång till ostördhet. Byggandet av Förbifart Stockholm sker i tätort och genomförande av infrastruktursatsningar – eller andra typer av byggande – i tätort medför med nödvändighet att störningar som är förenade med byggskedet uppkommer. Tillfälliga störningar under byggtiden måste sättas i relation till hur angeläget ett projekt är i ett samhällsperspektiv. Byggbullernormen innehåller – förutom riktvärden för buller vid fasad – även riktvärden för buller inomhus, vilket i praktiken ger den boende ett utökat skydd. Riktvärden för buller inomhus saknas helt i industribullernormen.

Industribullernormen innehåller riktvärden för friluftsliv. Det buller verksamheten genererar under hamnens driftskede kan inte innehållas inom dessa riktvärden. Om riktlinjer för friluftsliv tillämpas kan därför ingen hamn byggas på norra Lovö vilket innebär att projektet förlängs med cirka två år då inga möjligheter till uttransport av bergmassor på väg finns. Detta medför stora samhällsekonomiska kostnader.

Om industribullernormens riktvärden skulle tillämpas som begränsningsvärde som inte får överskridas med avseende på bostäder kan hamnverksamhet över huvudtaget inte bedrivas i Sättra eftersom bullervärdet då kan komma att överskridas vid alla tidpunkter på dygnet. Det innebär att

alla tunga transporter skulle behöva köras på väg in till etableringsområdet och alla bergmassor köras ut på väg.

Vägfärja kommer att användas för hamnarna vid Sättra och norra Lovö. I huvudsak kommer färjetransporter att köras dagtid, helgfri måndag-fredag. Möjlighet måste finnas att få köra dygnet runt vid t.ex. betongtransporter. Kostnader för att köra färja nattetid är dyrare för entreprenören och därför finns ett incitament för att undvika natt- och helgtrafik.

För vissa arbeten som kräver att en produktionscykel inte får avbrytas, som t.ex. vid en gjutning, planerar Trafikverket att hantera frågan som man gjort i liknande projekt som Citybanan och norra Länken. Det innebär att Trafikverket gör en anmälan om "Arbete utanför ordinarie arbetstid" till tillsynsmyndigheten där att arbetet beskrivs med motivering till varför det måste genomföras, beräknade bullernivåer, tänkta skyddsåtgärder och hur berörda kommer att informeras.

Trafikverket kommer att ha en hög ambitionsnivå både när det gäller att minska bullret vid källan och vidta bullerskyddsåtgärder med hänsyn både till bostäder och till det rörliga friluftslivet. Möjliga bullerskyddsåtgärder redovisas i bilaga 4, Bullerskyddsåtgärder för hamnar.

Alla föreslagna åtgärder genomförs under förutsättning att riktvärden annars överskrids och att de ger en bullerdämpande effekt utifrån de lokala förhållandena på platsen.

Vid upphandling av entreprenörer kommer krav att ställas på att få de mest effektiva bullerskyddsåtgärderna utifrån hur produktionen planeras att bedrivas av entreprenören.

Trafikverket kommer att ta fram ett program för kontroll och uppföljning av buller och stomljud. Mätningar kommer att genomföras av Trafikverket som verksamhetsutövare. Även entreprenören ska - utifrån entreprenadens omfattning - utöva kontroll och uppföljning av Trafikverkets krav och för sin egenkontroll.

Trafikverket kommer kontinuerligt att ha uppföljningsmöten med tillsynsmyndigheten för att rapportera status av kontrollerna och eventuella avvikelser. Trafikverket kommer också att ta fram rapporter till tillsynsmyndigheten.

Trafikverket förtydligar sin ansökan med att "annat än tillfällig" innebär ett överskridande av riktvärden i mer än en vecka och villkorsförslaget justeras i enlighet härmed. Vid överskridande av bullernivåer inomhus i mer än en vecka erbjuds boende tillfälligt vistelse för den period som bullernivåerna överskrids. Luftburet buller åtgärdas dock alltid, antingen vid källan eller genom åtgärder på bostadshuset. Om störningar är tätt återkommande kan ett tillfälligt boende behöva erbjudas för hela störningstiden. Då detta beror på många variabler måste det dock avgöras från fall till fall. Till exempel måste boende som har behov av att sova dagtid beaktas.

Yrkande om villkor är ändrat med avseende på formulering "tyst vistelse" och har ersatts med "alternativ vistelse". Hanteringen kommer att beskrivas i kontrollprogram som ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. I kontrollprogrammet ska principerna beskrivas för hur frågan om överskridanden av bullernivåer ska hanteras. För hamnarna är avsikten att redan före byggstart teckna avtal med de fastighetsägare som har identifierats att få överskrivanden av bullernivåerna i driftskedet.

Trafikverket avser att ha en generös tillämpning i behovsprövningen i fråga om erbjudande om alternativ vistelse. Om tvist i denna tillämpning ändå skulle uppstå mellan Trafikverket och fastighetsägaren bör tvisten hänskjutas till mark- och miljödomstolen för avgörande.

### **3.1.2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms kommun (aktbilaga 20-21)**

#### **3.1.2.1**

Nämnden yrkar att samtliga dispens- och tillståndspliktiga åtgärder enligt föreskrifterna för Sätmaskogens naturreservat som krävs för byggandet av hamnen prövas av domstolen i samband med denna ansökan om hamnverksamhet. Ansökan ska kompletteras med erforderlig utredning för att domstolen ska kunna ta ställning till dessa åtgärder. Om domstolen bedömer att den endast bör pröva de yrkanden om dispens och tillstånd enligt reservatsföreskrifter som framställts av Trafikverket, yrkas att ansökan ändå ska kompletteras med utredning om samtliga dispens- och tillståndspliktiga åtgärder som kommer att utföras inom naturreservatet med anledning av byggandet.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Det är korrekt att Trafikverkets yrkande enligt 1.5 i ansökan inte avser samtliga tillstånd och dispenser som krävs enligt reservatsföreskrifterna för Sätmaskogens naturreservat. Att denna uppdelning skett beror på att det inte är ändamålsenligt eller möjligt att i denna ansökan ansöka om samtliga tillstånd och dispenser. I fråga om dispenser ska beaktas att en meddelad dispens från förbud i reservatsföreskrift är tidsbegränsad och förfaller om den inte påbörjats eller avslutats inom viss tid. Det kan också föreligga praktiska hinder mot ansökan om dispens eller tillstånd om ansökan förutsätter att detaljprojektering skett i sådan grad att exempelvis visst träd e.d. måste utpekas. Det är därför inte ändamålsenligt att i denna ansökan ansöka om samtliga tillstånd och dispenser som krävs. I enlighet med nämndens begäran sammanställer Trafikverket en utredning avseende samtliga dispens- och tillståndspliktiga åtgärder som kommer att utföras inom naturreservatet. Utredningen, som är gemensam för samtliga naturreservat som påverkas av projektet, kommer att inges i målet. Av utredningen är det möjligt att göra en samlad bedömning av hur projektet påverkar de naturvärden och de syften som legat till grund för bildandet av respektive reservat, samt en redogörelse för samtliga kompensationsåtgärder.

#### **3.1.2.2**

Nämnden yrkar att sökt dispens enligt 7 kap. miljöbalken från föreskrifter för Sätmaskogens naturreservat ska förenas med följande villkor:

- Sättra strandstig ska ledas om förbi hamn- och etableringsområdet så att det är möjligt att passera hamnen. Stigen ska hållas öppen till dess att hamnen och angränsande etableringsområde har avvecklats. Ny sträckning för stigen finns angiven i arbetsplan för Förbifart Stockholm.
- Etableringar ska utformas och anläggas på ett sådant sätt att irreversibla och svårreparerade markgrepp så långt som möjligt undviks och återställning möjliggörs. Detta omfattas bl.a. att maskintyper och storlek ska anpassas efter miljön så att körsador och kompaktering minimeras.
- Känsliga och hotade fågelarter ska följas upp och insatser för att rädda häckning i området sättas in ifall det behövs och bedöms möjligt. Uppföljningsmetod bör tas fram och inarbetas i kontrollprogram.

- Medverkan av tillsynsmyndigheten för naturreservatet ska ske vid detaljavgränsningar av arbetsområdet.
- Skyddsåtgärder ska vidtas för att förhindra spridning av markföroreningar vid alla schaktningsarbeten som utförs vid anläggandet av hamnen.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har inget att invända mot nämndens förslag till villkor. Trafikverket har för avsikt att ta fram ett kontrollprogram i samråd med tillsynsmyndigheterna. Där beskrivs såväl skadeförbyggande som skadebegränsande åtgärder samt hur dessa kommer att följas upp. I Trafikverkets planer ingår de föreslagna åtgärderna.

#### **3.1.2.3**

Nämnden anser att villkorsförslaget för buller under anläggningsskedet av hamnen behöver förtydligas. Om det finns behov att utföra bullrande byggarbeten på andra tider än de som anges i villkoret, ska det ske först efter samråd med tillsynsmyndigheten. Utgångspunkten för erbjudande om evakuering är att inga andra bullerdämpande åtgärder gett resultat.

Nämnden tillstyrker villkorsförslaget för buller under hamnens driftskede, förutsatt att Trafikverket beaktar både den ekvivalenta och maximala ljudnivån samt de boende som t.ex. har behov av att sova under dagtid, i samband med inventeringen av störda fastigheter som verket åtagit sig att göra.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har inget att invända kring nämndes synpunkt om hantering av arbeten på andra tider än de som anges i villkoren. Trafikverket har för avsikt att samråda med tillsynsmyndigheten om "Arbeten utanför ordinarie arbetstid" där arbetet beskrivs och motiveras till varför det måste genomföras, beräknade bullernivåer, tänkta skyddsåtgärder och hur berörda ska informeras. Trafikverket har goda erfarenheter av det arbetssättet för projekt som Citybanan och Norra länken.

Trafikverket har inget att invända kring nämndes synpunkt om att utgångspunkten är att erbjudande om alternativ vistelse är att inga andra bullerdämpande åtgärder gett resultat.

Vid överskridande av bullernormen inomhus i mer än en vecka erbjuds boende alternativ vistelse för den period som bullernivåerna överskrider.

Om störningar är tätt återkommande kan ett tillfälligt boende behöva erbjudas för hela störningstiden. Då detta beror på många variabler måste det dock avgöras från fall till fall. Till exempel måste boende som har behov av att sova dagtid beaktas.

Alla föreslagna åtgärder vidtas under förutsättning att riktvärden annars överskrider och att de ger en bullerdämpande effekt utifrån de lokala förhållandena på platsen.

#### **3.1.2.5**

Nämnden anser att ansökan ska kompletteras med en beskrivning av möjligheten att ansluta fartygen till land-el.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har utrett möjligheterna att elansluta fartyg och konstaterar att det är möjligt. Trafikverket kommer att erbjuda möjlighet för elanslutning av fartyg när de ligger vid kaj.

### **3.1.3 Miljönämnden i Ekerö kommun (aktbilaga 30)**

#### **3.1.3.1**

Nämnden ifrågasätter att riktvärden för buller från byggplatser (NFS 2004:15) används vid bedömning och begränsning av bullerpåverkan och anser att man bör överväga att använda riktvärdena för externt industribuller (SNV RR 1978:5, rev. 1983). Riktvärdena för externt industribuller bör användas eftersom verksamheten ska pågå under lång tid.

Nämnden understryker vikten av att åtgärder sätts in för att begränsa bullret vid källan och att de mest bullrande arbetena förläggs till dagtid. Tillfälliga ersättningsbostäder ska vara en sista utväg då det inte finns några åtgärder för att begränsa bullret. Eftersom flertalet bullerutsatta fastigheter används som sommarbostäder är det angeläget att särskilt bullrande arbeten (pålning m.m.) förläggs till tider då fastigheterna inte används. Avsteg från riktvärdena för buller ska tillämpas med mycket stor försiktighet och i samråd med tillsynsmyndigheten.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket vidhåller att Naturvårdsverkets riktvärden för byggarbetsplats av flera skäl är mer relevanta än riktvärdena för industribuller. Verksamheten på platsen är inte permanent utan är – liksom en byggarbetsplats – av tillfällig karaktär. Verksamheten är tidsmässigt och geografiskt nära sammanhängande med de byggverksamheter som pågår vid etableringsområdet och det förefaller omotiverat att tillämpa olika bullernormer för de helt likartade, näraliggande och tidsmässigt identiska verksamheterna. Verksamheternas temporära karaktär gör att anpassningsåtgärder etc. av det slag som är möjligt vid en permanent industrianläggning inte är möjliga i samma grad. Verksamheten på platsen kommer inte att leda till något bestående buller i omgivningen, vilket är fallet då industribuller bedöms.

Om lägre bullervärden sätts som norm medför detta ofrånkomligen att den tid då den bullrande verksamheten kommer att bedrivas måste sträckas ut i tiden. Detta leder således till att området och dess omgivningar måste vänta längre på återställning och återgång till ostördhet. Byggandet av Förbifart Stockholm sker i tätort; genomförande av infrastruktursatsningar – eller andra typer av byggande – i tätort medför med nödvändighet att störningar som är förenade med byggskedet uppkommer. Tillfälliga störningar under byggtiden måste sättas i relation till hur angeläget ett projekt är. Byggbullernormen innehåller – förutom riktvärden för buller vid fasad – även riktvärden för buller inomhus, vilket i praktiken ger den boende ett utökat skydd. Riktvärden för buller inomhus saknas helt i industribullernormen.

Om industribullernormens riktvärden skulle tillämpas som begränsningsvärde som inte får överskridas med avseende på bostäder kan hamnverksamhet över huvudtaget inte bedrivas i Sättra eftersom bullervärdet då kan komma att överskridas vid alla tidpunkter på dygnet. Det innebär att

alla tunga transporter skulle behöva köras in på väg till etableringsområdet och alla bergmassor köras ut på väg.

#### 3.1.3.2

Nämnden anger att förslag till riktvärden för dagvatten har tagits fram 2009 genom det regionala dagvattennätverket i Stockholms län. De högsta kraven på riktvärden (1M) bör användas vid direktutsläpp till Östra Mälaren. Reningsanläggningar för lak- och dagvatten bör vara konstruerade för avskiljning av stendamm, som kan orsaka skada på fisk och andra vattenlevande organismer. Dagvattenanläggningen bör förses med möjlighet till fördröjning och uppsamling vid t.ex. kemikalieolyckor (katastrofskydd).

#### **Trafikverkets synpunkter**

Den lösning som Trafikverket redovisade i ansökan har – med anledning av inkomna remissynpunkter - projekterats om, så att dagvatten från hamnplanen inte kommer att tillföras Mälaren. Allt dagvatten från hamnområdet kommer att ledas till spillvattennätet.

#### 3.1.3.3

Nämnden anser att även om risken för större utsläpp av petroleumprodukter bedöms som mycket liten kan konsekvensen för Storstockholms dricksvattenproduktion bli mycket omfattande. Det är ytterst angeläget att tydliga miljökrav ställs på de fartyg som ska trafikera hamnarna och att såväl skadeförebyggande som skadebegränsande åtgärder vidtas och följs upp.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket delar nämndens uppfattning. Trafikverket har för avsikt att ställa miljökrav på de fartyg som ska trafikera hamnarna samt åtgärder på fartygstrafiken för att minimera risker för en olycka i enlighet med bilaga 2, Skyddsåtgärder för Mälaren.

Trafikverket har dessutom för avsikt att ta fram ett kontrollprogram för byggskedet i samråd med tillsynsmyndigheterna. Där beskrivs såväl skadeförebyggande som skadebegränsande åtgärder samt hur dessa kommer att följas upp.

### **3.1.4 Naturvårdsverket (aktbilaga 31)**

#### 3.1.4.1

Naturvårdsverket anser att samtliga ansökningar bör handläggas och avgöras tillsammans i ett och samma mål hos domstolen och att en gemensam muntlig förberedelse bör genomföras i målen.

Verket anser bl.a. att prövningen av Trafikverkets ansökan om tillstånd till uttag av ytvatten ur Mälaren ska sammanföras med prövningen av Trafikverkets redovisade yrkanden i mål M 3346-11 angående grundvattenbortledning.

Naturvårdsverket anser att det saknas förutsättningar för en ändamålsenlig tillämpning av miljöbalkens regler för tillståndsprövning om de planerade åtgärderna för Förbifart Stockholm provas utifrån det ingivna underlaget och menar att Trafikverket behöver komplettera underlaget med en

beskrivning av den samlade verksamhetens miljökonsekvenser. Den samlade prövningen behöver innefatta att alla centrala frågor hanteras så att villkor kan föreskrivas i alla delar som är relevanta från miljösynpunkt.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket delar inte Naturvårdsverkets uppfattning utan anser att Trafikverket valt att ansöka på det sätt som ger de bästa förutsättningarna för en ändamålsenlig prövning med hänsyn taget till såväl behovet av att prövningen ska kunna ske utifrån en helhetssyn, som behovet av att prövningen, trots sin omfattning, ska kunna bli hanterlig. Trafikverket har redan i ansökan under avsnitt 3 och 4, samt i ansökan om grundvattenbortledning avsnitt 4, redovisat motiv för varför verket valt att begära tillstånd genom separata ansökningar. Till detta kan läggas följande.

I målet om grundvattenbortledning omfattar yrkandena samtliga tunnelarbeten som ingår i projektet. Eftersom tunneldrivningen berör flera olika grundvattenakviferer hade verket, utifrån strikt vattenrättsliga aspekter, kunnat välja en uppdelning av prövningen i olika delar. Genom den valda omfattningen uppnås dock en samlad bedömning av alla aspekter av själva tunneldrivningen.

Verksamheterna vid de tillfälliga hamnarna innefattar såväl vattenverksamhet (anläggande av kajer m.m.) som miljöfarlig verksamhet (hantering av gods, lastning och lossning över kaj m.m.). Den miljöfarliga verksamheten utgör s.k. B-verksamhet och ska egentligen tillståndsprövas hos länsstyrelsens miljöprövningsdelegation. Trafikverket har dock samordnat prövningen av den miljöfarliga verksamheten och vattenverksamheten och lämnat in en sammanhållen tillståndsansökan hos domstolen för att skapa förutsättningar för en samlad prövning.

De fyra tillståndsansökningarna innehåller miljökonsekvensbeskrivningar som beskriver kumulativa effekter av hela projektet, dessutom finns miljökonsekvensbeskrivningen för arbetsplanen tillgänglig i samtliga mål.

De fyra tillståndsansökningarna har samtidigt lämnats in till domstolen och domstolen har handlagt målen gemensamt, utan formell sammanläggning.

Trafikverket kan inte heller dela Naturvårdsverkets uppfattning att Trafikverkets yrkande i målet om uttag av ytvatten bör tillföras mål M 3346-11 istället för detta mål. Verksamheten har ett geografiskt, tekniskt, praktiskt och tidsmässigt samband med den tillfälliga hamnverksamheten. Dessa samband är mer påtagliga än sambandet med grundvattenbortledning. Skulle dessa yrkanden frånfallas i detta mål och istället tillföras målet om grundvattenbortledning, skulle sannolikt kritik kunna riktas mot att detta mål inte omfattar hela den verksamhet som sökanden avser att driva inom hamnområdet. Effekterna av ytvattenuttaget är mycket begränsade. Genom att ansökan ingivits samtidigt med ansökan om grundvattenbortledning kan en samordnad prövning ske av domstolen, oberoende av i vilken ansökan yrkandena framställs.

#### **3.1.4.2**

Naturvårdsverket yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att ge in en komplettering och precisering avseende verksamhet med hantering av avfall i form av överskottsmassor samt redovisa förväntade miljökonsekvenser och åtgärder för att begränsa miljöpåverkan och yrkanden i denna del. Detta innefattar omlastning och interna transporter av överskottsmassor samt den mellanlagring och

de behandlingsåtgärder i form av t.ex. krossning och tvättning av materialet som planeras. En ansökan om tillstånd enligt 15 kap 1 § miljöbalken behövs i denna del.

#### **Trafikverkets synpunkter**

De uttagna bergmassorna utgör inte avfall. Marknaden för bergmassorna beskrivs i den bilagda Masshanteringsplanen, bilaga 5, som tagits fram tillsammans med länsstyrelsen i enlighet med villkor 4 i regeringens tillåtlighetsbeslut. 10 procent kommer att användas som vägbyggnadsmaterial etc. i entreprenaden och Trafikverket avser att hålla de massor som inte kommer att användas i entreprenaden tillgängliga för försäljning på marknaden eller nyttiggörande i andra projekt som Trafikverket genomför. På dessa sätt bidrar projektet till att hushållning med naturresurser i regionen.

Även om massorna vore att betrakta som avfall kan Trafikverket inte se vilka moment i ansökan som omfattas av särskild tillståndsplikt. Trafikverket kan således inte finna att ansökan ska kompletteras i fråga om yrkanden eller på annat sätt som Naturvårdsverket menar.

#### **3.1.4.3**

Naturvårdsverket yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att komplettera ansökan med en jämförande utredning av alternativa lokaliseringar för de mottagningshamnar som bedöms nödvändiga för projektets genomförande. De fartygstransporter av överskottsmassor som innefattas i ansökningarna i målen om hamnarna förutsätter en tillståndsprövning enligt miljöbalken av antingen ändringar av tillstånd för någon närbelägen befintlig hamnanläggning eller av ytterligare en för detta ändamål nyetablerad hamnanläggning. I underlaget saknas en redovisning av förutsättningarna för verksamheten vid dessa mottagningshamnar. Denna nödvändiga följdprövning enligt miljöbalken har ett tydligt samband med Trafikverkets ansökningar. Lokaliseringen av de avsedda mottagningshamnarna och formerna för det omfattande transportarbetet i samband med vidaretransporterna av överskottsmassor från aktuell mottagningshamn till möjliga slutmottagare utgör sådan följdverksamhet som enligt 16 kap. 7 § miljöbalken behöver närmare beskrivas i miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvenserna av detta transportarbete bör utgöra en betydelsefull grund för prövningen av frågan om såväl utskeppnings- som mottagningshamnarnas lokalisering och av den samlade hamnverksamhetens tillåtlighet.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket önskar inledningsvis påminna om att regeringen i tillåtlighetsbeslutet, av miljöskäl angivit villkoret att tillfälliga hamnar ska inrättas för att transportera massor och byggnadsmaterial sjövägen. Detta val stöds även av andra remissinstanser. Det ligger i sakens natur att även inrättandet av hamnar medför en miljöstörning där de förläggs, liksom att transportarbetet och mottagningen av massorna i mottagningshamnarna medför vissa miljöstörningar där detta arbete bedrivs. Av regeringens tillåtlighetsbeslut framgår emellertid att dessa störningar är att föredra framför störningarna från mycket omfattande tunga vägtransporter.

Mottagningshamnar ingår inte i Trafikverkets ansökan. De har heller inte ett sådant omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten att de utgör följdverksamhet. Än mindre är borttransporterna från mottagningshamnarna verksamheter som ska prövas i det här målet. Det är angeläget att en rimlig avgränsning görs av följdföretagen, så att målet har en ändamålsenlig

avgränsning. Trafikverket är dessutom enligt gällande upphandlingslagstiftning och EG-direktiv på upphandlingsområdet förhindrat att förhålla sig på sådant sätt som kan snedvrider konkurrensen i kommande upphandlingar. Som Naturvårdsverket anger kan förutsättas att mottagningshamnarna ansökt om erforderliga miljötillstånd, vilka tillstånd erhållits först efter vederbörlig miljöprövning. Trafikverket lämnar ändå i ansökan långtgående uppgifter om fartygstransporterna och dessas bedrivande samt vilka skyddsåtgärder som kan vidtas beträffande dessa, se bl.a. avsnitt 11.1. Trafikverket lämnar dessutom i ansökan uppgifter om – så långt det är möjligt – möjliga mottagningshamnar så långt de nu kan förutses, se avsnitt 11.2 i ansökans miljökonsekvensbeskrivning samt transporter från mottagningshamnarna, se avsnitt 11.3 i ansökans miljökonsekvensbeskrivning. Se vidare 3.1.4.4 nedan.

#### 3.1.4.4

Naturvårdsverket yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att komplettera ansökan i fråga om miljökonsekvenserna av det omfattande transportarbetet i samband med vidaretransporterna av överskottsmassor från aktuell mottagningshamn till möjliga slutmottagare.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket hänvisar till Trafikverkets svar enligt 3.1.4.3 ovan. En redovisning av de förhållanden Naturvårdsverket söker finns i ansökans miljökonsekvensbeskrivning, avsnitt 11.3. Det är av flera skäl inte rimligt att tynga denna ansökan med en längre gående redovisning av förhållanden bortom mottagningshamnarna. Trafikverket menar att fartygen, när de går i de allmänna farleder som kommer att användas för transporterna, då är att betrakta som en del av den totala trafiken i farleden. Transporterna har då inte ett sådant omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten att den ska betraktas som följdverksamhet, och där (dvs. i farleden eller bortom farleden) kunna bli föremål för villkor i detta mål. I Sjöfartsverkets uppgift ingår att inrätta och hålla miljöanpassade och säkra sjövägar som tillgodoser sjöfartens behov.

De hamnar som kommer att mottaga massorna står – som ovan angetts – heller inte i sådant omedelbart samband med den tillståndssökta verksamheten att hamnverksamheten där ska betraktas som följdverksamheter. Mottagningshamnarna kan – i enlighet med ovan – antas vara tillståndsprövade i miljöhänseende. De fortsatta borttransporter som kommer att ske från dessa hamnar kan antagas vara i enlighet med gällande lagar och normer. Som ovan angetts kan Trafikverket heller inte agera på sådant sätt (genom att utpeka vissa transportsätt, transportleder, etc.) att konkurrens- och upphandlingsregler träds för när. Som framgår av Masshanteringsplanen (bilaga 5) finns en naturlig efterfrågan i närområdet av de bergmassor som kommer att uttas genom tunnelarbetena. Något totalt sett ökat transportarbete i området kan därför inte påräknas. Den redovisning Trafikverket avgivit i miljökonsekvensbeskrivningen bör anses rimlig och ändamålsenlig.

#### 3.1.4.5

Naturvårdsverket anser inte att regeringens beslut om tillåtlighet innebär att tillåtligheten av anläggandet och driften av tillfälliga hamnverksamheter är prövad och att lokaliseringen av hamnarna därmed endast behöver prövas genom fastställande av arbetsplan enligt väglagen.

### **Trafikverkets synpunkter**

Lagstiftaren har ansett att byggande av väg ska ske enligt fastställd arbetsplan och enligt de bestämmelser som anges i 10 – 20 a §§ väglagen. För sådan tillfällig upplåtelse av mark i samband med byggandet av vägen som krävs för de tillfälliga hamnarna gäller 35 § väglagen. Vid byggande av väg ska enligt 13 § väglagen tillses att vägen får sådant läge och utförande att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad och att hänsyn tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Det är enligt dessa förutsättningar som Trafikverket genomfört samråd enligt väglagen (jfr 14 a §) och kommit fram till den lokalisering av hamnlägen som anges i den arbetsplan som inom kort inges för fastställelse. Upprättande av arbetsplan ska enligt 3 a § väglagen jämföras med meddelande av tillstånd enligt miljöbalken såvitt avser miljöbalkens 2-4 kap samt dess 5 kap 3 §. Väglagen hänvisar således till bl.a. miljöbalkens 2 kap, vars 6 § innehåller bestämmelser om lokaliseringsprövningen. Trafikverket har i sin ansökan angivit såsom ett villkorsförslag att enligt domen meddelade tillstånd får tas i anspråk först sedan arbetsplanen för Förbifart Stockholm vunnit laga kraft, det vill säga först efter lokaliseringsprövningen enligt väglagens 3 a § och miljöbalkens 2 kap 6 §. Enligt miljöbalken 11 kap 23 § ska tillstånd lämnas till vattenverksamheter för väg, etc., vars anläggande prövats i annan ordning.

Att tillfälliga hamnar så långt som möjligt ska inrättas för transporter sjövägen av massor och byggnadsmaterial framgår som ett villkor i regeringens tillåtighetsbeslut. Trafikverkets uppfattning är därför att utrymmet för någon annan bedömning i fråga om hamnarnas tillåtlighet och lokalisering än de bedömningar som i dessa frågor gjorts och görs enligt väglagen, är synnerligen begränsat. Trafikverket redovisar – trots detta – i målet fullt underlag för lokaliserings- och tillåtighetsbedömningar. Med ansökan har ingivits Lokalisering av tillfälliga hamnar (bilaga 7 till Tillståndsansökan Tillfälliga hamnar, MKB för tillfällig hamn Sätra).

#### **3.1.4.6**

Naturvårdsverket yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att komplettera ansökan om tillstånd till vattenverksamhet vid hamnarna. Tillståndsprövning av den ansökte vattenverksamheten vid hamnarna kan inte genomföras utifrån det ingivna underlaget. I ansökan lämnas öppet vilka metoder och teknikval som avses användas och vilka skyddsåtgärder som kan behöva vidtas. Det finns ingen jämförande redovisning av skillnader i miljöpåverkan mellan de exempel på alternativa konstruktionslösningar och byggnadstekniska utformningar som räknas upp i den tekniska beskrivningen. Det är därför svårt att avgöra vad som utgör bästa möjliga teknik enligt 2 kap. 3 § miljöbalken. Det finns varken någon utredning om möjliga åtgärder för att så långt möjligt begränsa miljöpåverkan från vattenverksamheten eller några konkreta åtaganden vad gäller sådana skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kan inte dela Naturvårdsverkets uppfattning att ansökan saknar utredning avseende möjliga åtgärder för att så långt som möjligt begränsa miljöpåverkan från vattenverksamheten och konkreta åtaganden i detta avseende. Tvärt om anger Trafikverket villkorsförslag med sådant innehåll och syfte och såväl den tekniska beskrivningen som miljökonsekvensbeskrivningen redovisar konkreta skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Den projektering som hittills gjorts inom ramen för framtagandet av den tekniska beskrivning som redovisas i ansökan, har upprättats med beaktande av såväl kravet på bästa möjliga teknik som kravet på minsta intrång, för att utgöra underlag för ansökan. Som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen och den tekniska beskrivningen har vid utformningen av hamnarna och hamnanläggningarna en absolut strävan varit att finna en övergripande placering och utformning som åstadkommer minsta möjliga miljöpåverkan med godtagbart tekniskt resultat. Således har exempelvis en utformning valts som innebär att muddring kan undvikas.

De alternativa metoder och teknikval som redovisats i teknisk beskrivning innefattar inte några betydande skillnader i fråga om miljöpåverkan, förutom vad avser buller vid eventuell pålning. För buller föreslås villkor som tillgodoser miljöintresset för den kortvariga bullerstörning som kan uppstå vid eventuell pålning. De variationer som kan förekomma i fråga om grumling omhändertas av de skyddsåtgärder som Trafikverket föreslår genom bottengående skärmar.

Det är av flera skäl angeläget att ett teknik- eller metodval låses i den grad att användningen av bästa möjliga teknik (BAT) förhindras eller försvåras när arbetet ska utföras. Förutom miljöintresset är en upphandlande myndighet enligt upphandlingslagstiftningen och EG-direktiv förhindrad att styra ett utförande i sådan grad att konkurrensen hämmas och för- eller nackdelar ges åt en viss produktionsmetod, materialval, e d. Till detta kan läggas att Trafikverket i sin instruktion, av regeringen, ålagts i sin roll som beställare av infrastruktur särskilt verka för att produktivitet, innovation och effektivitet på marknaden.

När det gäller miljöeffekterna av det slutliga utförandet är Trafikverket givetvis bundet av att inte orsaka en större miljöpåverkan än den miljöpåverkan som uppstår av angivna metoder. Trafikverket vill förorda att kommande tillstånd är villkorat så att olika tekniska lösningar eller metoder kan utföras inom ramen för Trafikverkets yrkande, där den maximala tillåtna miljöpåverkan av den valda lösningen anges genom villkor. Således kan domstolen föreskriva villkor för buller, grumling, etc, i enlighet med Trafikverkets villkorsförslag. Detta klarlägger vilken miljöpåverkan som kan tolereras, medan det lämnar öppet för entreprenören att välja utförande anpassat till bästa möjliga teknik (BAT).

Oaktat ovanstående fortgår en fortsatt projektering i projektet, som kan komma att leda till att ytterligare kunskaper vinnas som kan få påverkan på konstruktionsval. Om så är fallet och det kan bedömas som befogat och ändamålsenligt, kan tekniska krav komma att ställas närmare produktionsskedet som snävar in antalet möjliga utföranden. Trafikverket kan således komma att återkomma längre fram i ansökningsmålet med sådana uppgifter.

#### 3.1.4.7

Naturvårdsverket yrkar att tillståndet till att anlägga och bibehålla hamnanläggningarna och till att bedriva hamnverksamhet tidsbegränsas.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har justerat yrkandet så att det framgår att det är tidsbegränsat. Trafikverket har i ansökan redovisat hamnarnas användning och tidplanen för den verksamhet som ska bedrivas i hamnarna. Trafikverket har i ansökan även ansökt om att riva hamnarna. Enligt villkorsförslag 2.1.1 föreslås att verksamheterna ska villkoras få bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som

angivits i ansökan och vad sökanden i övrigt uppgett eller åtagit sig i målet. Trafikverket har föreslagit en tid för vattenverksamheten om tio år (yrkande 1.7). Några ytterligare begränsningar än de som framgår av det justerade yrkandet är enligt Trafikverkets uppfattning inte motiverat.

#### 3.1.4.8

Naturvårdsverket anser det vara tveksamt om det samråd som skett inför fastställandet av arbetsplanen kan anses innefatta de frågor som behöver avhandlas i samråden inför den tillståndsprövning enligt miljöbalken som nu är aktuell. Naturvårdsverket efterlyser en utförligare redogörelse för samråd om anläggande och drift av planerade utskeppningshamnar, hanteringen av överskottsmassor, inrättandet av mottagningshamnar samt projektets samlade miljöpåverkan.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Samråd avseende vattenverksamhet enligt MB 11 kap och hamnverksamhet enligt MB 9 kap ägde rum hösten och vintern 2009/2010. Samråden genomfördes parallellt med samråden för arbetsplan. Det viktigaste skälet till detta var att sakägare och övriga berörda lättare skulle kunna förstå helheten samt att synpunkter på hela projektets planerade verksamhet kunde framföras vid samråden och kanaliseras av Trafikverket till de olika prövningarna. En beskrivning av hur samråden genomfördes framgår i bilaga 10 (Pärm 1, flik 7) till ansökan. En särskild beskrivning av samrådet kring vattenverksamhet ges i avsnitt 4, sid 15.

I den ansökan om beslut om betydande miljöpåverkan som lämnades till länsstyrelsen 2011-01-31, se [bilaga 6](#), Ansökan om beslut om betydande miljöpåverkan, redovisas det samrådsunderlag som delgavs vid samråden. I den senare ansökan redovisas också inbjudan till samråd samt redovisning av vilka myndigheter och organisationer som Trafikverket samrått med avseende prövningen i mark- och miljödomstolen.

#### 3.1.4.9

Naturvårdsverket anser att det saknas förutsättningar för en ändamålsenlig tillämpning av miljöbalkens regler för tillståndsprövning om de planerade åtgärderna för Förbifart Stockholm prövas utifrån det ingivna underlaget och menar att Trafikverket behöver komplettera underlaget med en beskrivning av den samlade verksamhetens miljökonsekvenser. Den samlade prövningen behöver innefatta att alla centrala frågor hanteras så att villkor kan föreskrivas i alla delar som är relevanta från miljösynpunkt.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kan inte dela Naturvårdsverkets uppfattning. De fyra tillståndsansökningarna innehåller miljökonsekvensbeskrivningar som beskriver inte bara miljökonsekvenser av den tillståndssökta verksamheten, utan även följdverksamheter samt kumulativa av effekter av hela projektet (se miljökonsekvensbeskrivningen avsnitt 12). Dessutom redovisas i ansökan miljökonsekvensbeskrivningen för arbetsplanen, dvs. hela projektet.

#### 3.1.4.10

Naturvårdsverket anser att det inte lämnats någon närmare redovisning av hur miljöpåverkan från den planerade vattenverksamheten ska kontrolleras.

##### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kommer, i enlighet med föreslaget villkor, att ta fram ett kontrollprogram i samråd med tillsynsmyndigheten före byggstart. Trafikverket kommer dessförinnan att fortsätta att arbeta med en behovsanalys som beskriver hur verksamheten ska kontrolleras. Detta görs bland annat för att se till att kontrollverksamhet, som kräver längre mätserier före byggnation, startas i tillräckligt god tid.

Trafikverket kommer att - inför muntlig förberedelse och huvudförhandling att - närmare kunna beskriva vad som avses kontrolleras, syftet med kontrollerna och hur uppföljning, redovisning och åtgärder planeras att hanteras.

#### 3.1.4.11

Naturvårdsverket anser att yrkandena gällande hamnverksamheten vid utskeppningshamnarna behöver preciseras för att det ska vara möjligt att bedöma konsekvenserna och ställa krav på lämpliga skyddsåtgärder. Tillstånd i enlighet med Trafikverkets yrkanden om hamnverksamheten vid utskeppningshamnarna blir otillräckligt preciserat och verksamheten därmed inte tillräckligt förutsebar för de kringboende. Riskerna för negativ påverkan på naturmiljön kan inte heller förutses i tillräcklig grad.

##### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har nu preciserat yrkandet. Trafikverket har dessutom i ansökan, främst i den tekniska beskrivningen och i miljökonsekvensbeskrivningen, lämnat tämligen långtgående beskrivningar av hamnverksamheten, särskilt med avseende på de verksamheter som kan ge upphov till störningar i omgivningen. Trafikverket har också föreslagit skyddsåtgärder och försiltighetsmått relaterade till störningar och risker. Dessa kompletteras i bilaga 2 avseende skyddsåtgärder och bilaga 4 avseende buller. Trafikverket föreslår att domstolen såsom villkor för verksamheten ska ange att verksamheterna ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med det material Trafikverket ingivit i målet samt vad verket i övrigt uppgett eller åtagit sig i målet.

Som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen och den tekniska beskrivningen har vid utformningen av hamnarna och hamnanläggningarna en absolut strävan varit att finna en övergripande placering och utformning som åstadkommer minsta möjliga miljöpåverkan med godtagbart tekniskt resultat. Som framgår i ansökan kommer relativt få kringboende att drabbas av mer påtagliga störningar från verksamheten.

Det är av flera skäl angeläget att ett teknik- eller metodval låses i den grad att användningen av bästa möjliga teknik (BAT) förhindras eller försvåras när arbetet ska utföras. Förutom miljöintresset är en upphandlande myndighet enligt upphandlingslagstiftningen och EG-direktiv förhindrad att styra ett utförande i sådan grad att konkurrensen hämmas och för- eller nackdelar ges åt en viss produktionsmetod, materialval e. d. När det gäller miljöeffekterna av det slutliga utförandet är Trafikverket givetvis bundet av att inte orsaka en större miljöpåverkan än den miljöpåverkan som uppstår av angivna metoder. Trafikverket vill förorda att kommande tillstånd är villkorat så att olika

tekniska lösningar eller metoder kan utföras inom ramen för Trafikverkets yrkande, där den maximala tillåtna miljöpåverkan av den valda lösningen anges genom villkor. Således kan domstolen föreskriva villkor för buller etc., i enlighet med Trafikverkets villkorsförslag. Detta klarlägger vilken miljöpåverkan som kan tolereras, medan det lämnar öppet för entreprenören att välja utförande anpassat till bästa möjliga teknik (BAT).

Någon ytterligare precisering av Trafikverkets yrkande är inte befogad eller ändamålsenlig. Det rör sig om en tillfällig verksamhet som är i behov av viss flexibilitet för att inte projektet ska drabbas av förseningar och/eller merkostnader. Eventuella preciseringar, begränsningar eller restriktioner kan – om rätten så skulle anse det vara nödvändigt – ske genom meddelande av villkor.

#### 3.1.4.12

Naturvårdsverket ifrågasätter utgångspunkterna och underlaget om luftburet buller från hamnverksamheten. Den föreslagna villkorsformuleringen innebär att Trafikverkets skyldighet att vidta skyddsåtgärder för närboende, som tackat nej till tillfälligt boende, sätts ur spel, vilket inte är godtagbart med hänsyn till närboendes hälsa. Verksamheten i de tillfälliga hamnarna kan inte sägas vara av tillfällig karaktär. Med hänvisning till vägledningen i handboken 2003:7 bör utgångspunkten vid bedömningen av bullerutbredningen för hamnverksamheterna vara riktvärdena för externt industribuller (Råd och riktlinjer 1978:5). Ansökan behöver kompletteras med underlag som visar förutsättningarna att genom skyddsåtgärder och försiktighetsmått genomföra verksamheten med beaktande av dessa riktvärden.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket vidhåller att Naturvårdsverkets riktvärden för byggarbetsplats av flera skäl är mer relevanta än riktvärdena för industribuller. Verksamheten på platsen är inte permanent utan är – liksom en byggarbetsplats – av tillfällig karaktär. Verksamheten är tidsmässigt och geografiskt nära sammanhängande med de byggverksamheter som pågår vid etableringsområdet och det förefaller omotiverat att tillämpa olika bullernormer för de helt likartade, näraliggande och tidsmässigt identiska verksamheterna. Verksamheternas temporära karaktär gör att anpassningsåtgärder etc. av det slag som är möjligt vid en permanent industrianläggning inte är möjliga i samma grad. Verksamheten på platsen kommer inte att leda till något bestående buller i omgivningen, vilket är fallet då industribuller bedöms. Byggbullernormen innehåller – förutom riktvärden för buller vid fasad – även riktvärden för buller inomhus, vilket i praktiken ger den boende ett utökat skydd. Riktvärden för buller inomhus saknas helt i industribullernormen.

Om lägre bullervärden sätts som norm medför detta att den tid då den bullrande verksamheten kommer att bedrivas måste sträckas ut. Detta leder således till att området och dess omgivningar måste vänta längre på återställning och återgång till ostördhet. Byggandet av Förbifart Stockholm sker i tätort; genomförande av infrastruktursatsningar – eller andra typer av byggande – i tätort medför med nödvändighet att störningar som är förenade med byggskedet uppkommer. Tillfälliga störningar under byggtiden måste sättas i relation till hur angeläget ett projekt är. Antalet störda av buller från denna den tillfälliga hamnen i Sättra är begränsat och överskridandet av riktvärdena – oavsett vilka riktvärden som väljs – är måttligt.

Industribullernormen innehåller riktvärden för friluftsliv. Det buller verksamheten genererar under hamnens driftskede kan inte innehållas inom dessa riktvärden. Om riktlinjer för friluftsliv tillämpas kan därför ingen hamn byggas på norra Lovö vilket innebär att projektet förlängs med cirka två år då inga möjligheter till uttransport av bergmassor på väg finns. Detta medför stora samhällsekonomiska kostnader.

Om industribullernormens riktvärden skulle tillämpas som begränsningsvärde som inte får överskridas med avseende på bostäder kan hamnverksamhet över huvudtaget inte bedrivas i Sätra eftersom bullervärdet då kan komma att överskridas vid alla tidpunkter på dygnet. Det innebär att alla tunga transporter skulle behöva köras på väg in till etableringsområdet och alla bergmassor köras ut på väg.

Trafikverket kommer att ha en hög ambitionsnivå både när det gäller att minska bullret vid källan och vidta bullerskyddsåtgärder med hänsyn både till bostäder och till det rörliga friluftslivet. Möjliga bullerskyddsåtgärder redovisas i bilaga 4, Bullerskyddsåtgärder för hamnar.

Trafikverket kommer att ta fram ett program för kontroll och uppföljning av buller.

Trafikverket delar inte uppfattningen att Trafikverkets skyldigheter att vidta skyddsåtgärder sätts ur spel för närboende som tackat nej till tillfälligt boende. Som Trafikverket redovisat kommer bullerbegränsande åtgärder att vidtas vid källan där angivna bullernivåer överskrids, så långt sådana åtgärder är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga med hänsyn till åtgärdens effekt. För sådana bostäder där bullernivåerna ändå överskrider angiven norm kommer åtgärder att erbjudas som innebär att riktvärdet inomhus nattetid innehålls (fönster- och/eller fasadåtgärder). Om sådan bullerdämpande effekt av byggnadstekniska skäl inte kan erhållas eller om nyttan av sådan åtgärd inte står i rimlig proportion till kostnaderna för åtgärden, ska de boende istället erbjudas alternativ vistelse under den period som riktvärdet överskrids. Således sker ett stegvist åtgärdsförfarande, där erbjudande om alternativ vistelse ingår som en åtgärd där andra möjligheter inte gett önskad effekt eller av annat skäl inte kunnat komma i fråga. Detta är godtaget i rättspraxis, och medför givetvis inte att verksamhetsutövarens skyldigheter sätts ur spel, utan är ett sätt att tillhandahålla en praktisk tillämpning av miljöbalkens hänsynsregler under projektets genomförande.

#### 3.1.4.13

En samlad prövning av samtliga för projektets genomförande nödvändiga åtgärder som kräver tillstånd eller dispenser enligt föreskrifter för naturreservat bör göras av domstolen i samband med prövningen. Trafikverket bör ge in en samlad beskrivning av de åtgärder som är dispens- eller tillståndspliktiga enligt föreskrifterna för dessa reservat. Den behöver inkludera en samlad bedömning av hur projektet påverkar de naturvärden och de syften som legat till grund för bildandet av reservaten samt en redogörelse för lämpliga kompensationsåtgärder enligt 7 kap. 7 § miljöbalken.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kommer att redovisa en plan för alla åtgärder som är tillstånds- och dispenspliktiga. Planen kommer att redovisa sökta tillstånd och kommande dispenser samt påverkan på miljön. Alla åtgärder kommer att redovisas på bifogade kartor.

#### 3.1.4.14

Naturvårdsverket anser att Östra Mälarens särskilda skyddsvärde som del av en dricksvattentäkt för cirka två miljoner människor motiverar att formerna för dagvattenhanteringen vid hamnanläggningarna utreds med största noggrannhet. Det behövs därför en fördjupad utredning av den samlade dagvattenhanteringen inom dessa verksamhetsområden och eventuella anslutande hårdgjorda ytor. Förutsättningar som behöver beskrivas är hur förutsebara variationer i dagvattenflöden kan hanteras, hur uppehållstider i olika behandlingssteg och avskiljningsgrad för dagvattnets föroreningsinnehåll kan innehållas genom de alternativa eller kompletterande behandlingsåtgärder som redovisas samt hur uthålligheten kan säkerställas och följas upp för dessa dagvattenåtgärder.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket delar Naturvårdsverkets syn på Östra Mälarens särskilda skyddsvärde. Den i ansökan beskrivna lösningen av dagvattenhanteringen i hamnen har projekterats om. Dagvatten från hamnområde och kväverikt lakvatten från tillfälliga upplag av massor på etableringsområdet ska ledas till kommunalt reningsverk, dvs. inget dagvatten kommer att ledas till Mälaren. Hamnplanen ska vara hårdgjord och möjliggöra kontrollerad dagvattenavrinning för att förhindra avrinning direkt till Mälaren. Anläggningen för att ta omhand dagvatten ska dimensioneras för 10-årsregn.

#### 3.1.4.15

Naturvårdsverket anser att ansökan behöver kompletteras med en fördjupad utredning av hur den sammantagna verksamheten påverkar miljökvalitetsnormer för vatten. Av redovisningen ska framgå vilken norm som beslutats för de berörda vattenförekomsterna, vilken inverkan verksamheten har på de olika kvalitetsfaktorer och prioriterade ämnen som vattenförekomsten klassificerats utifrån, hur verksamheten påverkar möjligheten att följa normen för dessa vattenförekomster och vilka åtgärder som planeras för att det ska undvikas att verksamheten medverkar till att en norm inte följs. Även redovisning av kostnader behövs för att kunna göra en rimlighetsavvägning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Den tillfälliga hamnen i Sättra ligger inom vattenförekomsten Mälaren – Stockholm (SE657596-161702). Vid samtliga skeden av hamnverksamheten; byggnation av hamn, nedläggning av sjöförlagd ledning, drift av hamnverksamhet samt återställning av hamnområdet, är bedömningen att endast mycket små negativa konsekvenser bedöms uppstå för vattenkvaliteten vid hamnen eller i Mälaren i stort. Konsekvenserna av grumling från bottensediment för vattenlevande organismer (fisk, bottenfauna och växtplankton) bedöms som små. Bedömningen är att verksamheten inte kommer att hindra att miljökvalitetsnormen för ekologisk status uppnås i vattenförekomsten Mälaren-Stockholm.

Vid ett eventuellt olje- och bränslespill, för vilket risken bedöms som liten, är bedömningen baserad på årsmedelvärden att miljökvalitetsnormerna för polycykliska aromatiska kolväten inte överskrids. Miljökvalitetsnormerna för prioriterade ämnen, med härkomst från uppgrumlande sediment, bedöms inte överskridas. Sammanfattningsvis är bedömningen att verksamheten inte kommer att

hindra att miljö kvalitetsnormen för kemisk ytvattenstatus uppnås i vattenförekomsten Mälaren-Stockholm.

Inget dagvatten kommer att tillföras Mälaren. Allt lakvatten från bergupplag från etableringsområdet och dagvatten från hamnområdet kommer att ledas på spillvattennätet (se ovan). För att minska damning från bergmassor och arbetsytor kommer tillfälliga upplag av bergmassor att vattenbegjutas, vägar att dammbekämpas, transportband att täckas och vid lastning av fartyg ska ett flexibelt rör användas. Med dessa åtgärder bedöms belastningen av kväve till omgivande vattenmiljö bli begränsad och konsekvenserna bedöms bli obetydliga.

Till underlag för dessa bedömningar ligger [bilaga 7](#) Miljö kvalitetsnormer för vatten, hamnar.

### **3.1.5 Riksantikvarieämbetet (aktbilaga 19)**

#### **3.1.5.1**

Riksantikvarieämbetet efterfrågar redovisning av vilka åtgärder som planeras för att exempelvis undvika skador på fornlämningar under anläggningstiden.

#### **Trafikverkets synpunkter**

De av länsstyrelsen identifierade fasta fornlämningar eller del av fornlämning som inte behöver undersökas kommer att stängslas och innanför dessa områden får ingen verksamhet ske. Val av områden som ska stängslas och omfattningen av stängsling sker i samråd med länsstyrelsen.

#### **3.1.5.2**

Riksantikvarieämbetet påpekar att i samråd med länsstyrelsen bör intrång och borttagande av fornlämningar generellt sett minimeras.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har ett nära samarbete med länsstyrelsen med en kontinuerlig dialog för att undvika ingrepp, minimera intrång och borttagande av fornlämning. Denna dialog kommer att fortgå genom hela projektets genomförande.

### **3.1.6 Sjöfartsverket (aktbilaga 26)**

#### **3.1.6.1**

Sjöfartsverket anger att verket inte kan lämna ett reservationslöst yttrande eftersom Trafikverket i ansökan inte har givit in tidigare efterfrågat underlag i form av ett nödvändigt kartmaterial med tydlig och detaljerad sjökortsbild i större format eller i shapeformat, där sökta lokaliseringar av verksamheterna är markerade för att relationen till sjöfartsstråk, farleder, kajer och sjösäkerhetsanordningar tydligt ska framgå.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Sjöfartsverket kommer att få efterfrågat underlag i shapeformat. Komplettering av kartmaterial för hamnarna kommer att inlämnas till Sjöfartsverket. Om domstolen så önskar kan kompletteringarna även inges till domstolen.

#### 3.1.6.2

Sjöfartsverket har ingen erinran mot de ändringar i utmärkning av farleder för mörkernavigering som föreslås i Lambarfjärden och Näsfjärden för att kunna framföra fartyg med god sjösäkerhet till eventuella avlastningshamnar i Mälaren. Sjöfartsverket erinrar om tillstånd till utmärkning och att vattenområdet för ny tillfällig farled ska sjömätas och rapporteras till Sjöfartsverket.

##### **Trafikverkets synpunkter**

Tillstånd kommer i samband med sjömätning att sökas vid Transportstyrelsen.

#### 3.1.6.3

Sjöfartsverket tillstyrker förslaget till ändringar av rapporteringsplikt till VTS via VHF.

##### **Trafikverkets synpunkter**

Rapporteringsplikt till VTS Södertälje kommer att tillämpas.

#### 3.1.6.4

Sjöfartsverket anser att utmärkning av tillfällig hamn med ljusprickar under anläggnings- och rivningsfasen ska kompletteras med skyltar som informerar om att vattenområdet är avstängt för övrig sjötrafik och erinrar om att avlysning av arbetsområde söks hos länsstyrelsen.

##### **Trafikverkets synpunkter**

Utmärkning med ljusprickar och skyltning vid byggande och rivning av hamnarna kommer att göras i samråd med Sjöfartsverket.

#### 3.1.6.5

Sjöfartsverket anser att sträckningen i farleden 911 mellan fyren Sättra och Pungarna uppfyller villkoren för fartbegränsning inom vattenområde och att förslaget till utmärkning under driftfasen är lämplig. En skärpning av den nu gällande fartbegränsningen i farleden 911 till 8 knop mellan fyren Sättra och Pungarna är motiverat ur sjösäkerhetssynpunkt även under driftfasen.

##### **Trafikverkets synpunkter**

Fartbegränsningar i områden bestämda i samråd med Sjöfartsverket kommer att införas.

#### 3.1.6.6

Sjöfartsverket påpekar att sjöfarten i farled 911, är utpekad som riksintresse för sjöfarten och pågår dygnet runt under hela året. Verket förutsätter att sjötrafikens framkomlighet inte påverkas under hamnens anläggnings-, drifts- eller rivningsfas.

##### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket noterar Sjöfartsverkets påpekande.

### **3.1.7 Statens maritima museer (aktbilaga 22)**

#### **3.1.7.1**

Statens maritima museer har tidigare registrerat att det inom verksamhetsområdet för hamnen finns tre fasta fornlämningar. Utanför den äldre krogen Arboga kök har senare påträffats lämningar efter bryggor och kulturlager som kan knytas till krogverksamheten och som bedömts vara en fast fornlämning. Museet rekommenderar enligt 2 kap. 11–12 §§ lagen (1988:950) om kulturminnen att kontakt tas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet för samråd och beslut om en arkeologisk förundersökning avseende de fyra fasta fornlämningarna.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har kontakt med länsstyrelsens kulturmiljöenhet när det gäller fornlämningar för hela projektet.

### **3.1.8 Stockholm Vatten AB (aktbilaga 29)**

#### **2.1.8.1**

Bolaget efterfrågar ytterligare underlag i fråga om hamnområdets omfattning, vilken verksamhet och vilka skyddsåtgärder som planeras.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnområdets omfattning redovisas på ett flertal ställen i ansökan jämte bilagor. I bl.a. bilaga 1 till miljökonsekvensbeskrivningen redovisas en tydlig karta över hamnområdet. Tillståndssökta verksamheter och följdverksamheter redovisas på ett flertal ställen i ansökan jämte bilagor; främst i den tekniska beskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen. Skyddsåtgärder redovisas i den tekniska beskrivningen samt – främst – i miljökonsekvensbeskrivningen. Vissa beskrivningar har fördjupats med utredningar som presenteras med detta yttrande. Således redovisas följdverksamheter ytterligare i bilaga 3 Hantering av bergmassor. Sammanställning av planerade skyddsåtgärder redovisas i bilaga 2 Skyddsåtgärder för Mälaren.

Sedan Trafikverkets ansökan ingavs har nya samråd skett med bolaget. Trafikverket utgår från att verksamheterna och de planerade skyddsåtgärderna nu är mer kända för bolaget än de varit tidigare.

#### **3.1.8.2**

Bolaget efterfrågar ytterligare underlag om hur farlederna är planerade (både befintliga hamnar och mottagningshamnar).

#### **Trafikverkets synpunkter**

En ny farled kommer att anläggas från befintlig farled i Lambarfjärden över Mörbyfjärden ner till den tillfälliga hamnen i Malmviken. Nya sjömätningar kommer att utföras. I övrigt används befintliga allmänna farleder

### 3.1.8.3

Bolaget efterfrågar ytterligare underlag för att få en samlad bild av de olika vatten som kommer genereras av bygget av Förbifart Stockholm, uppskattade volymer, från vilka ytor dessa vatten uppstår, vilka föroreningar/risker som uppkommer (totala mängder och koncentrationer i vatten), om någon miljö kvalitetsnorm riskerar överträdas, hur dessa vatten föreslås avledas och vart, effekter av eventuella åtgärder för att minska föroreningsgraden/riskerna innan avledning, total påverkan på recipienter (inklusive effekter av ökad trafikbelastning på den färdigbyggda Förbifart Stockholm).

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kompletterar i detta yttrande uppgifter på detta område som redan lämnats i ansökan; således inkommer Trafikverket genom detta yttrande med Skyddsåtgärder för Mälaren, bilaga 2, och Miljö kvalitetsnormer för vatten, hamnar, bilaga 7. Trafikverket kommer genom fortsatta projektering att ytterligare precisera utformningen av skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Genom den omprojektering som skett av dagvattenhanteringen i hamnområdet och flytten av bergupplaget från hamnplanen har föroreningsrisker minskats.

### 3.1.8.4

Bolaget menar att skyddsåtgärder behöver vidtas för att minska risken att föroreningar tillförs Mälaren under både byggnation och driftskede av tillfälliga hamnar, mottagningshamnar och sjötransporter. Åtgärder måste vidare vidtas för att undvika läckage av olja och andra föroreningar från bulkfartygen. Dubbelbottnade bulkfartyg bör övervägas.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnverksamheten ska följas inom ett kontrollprogram som, i enlighet med föreslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.

Trafikverket avser också att, i enlighet med föreslaget villkor i ansökan, i samband med upphandling av fartygstransporter ställa miljökrav på fartygen för att minska risken för föroreningsspridning från dessa. Läckage av olja omhändertas i villkorsförslaget 2.3.2 i ansökan. Trafikverket ser inte skäl att föreskriva dubbelbottnade fartyg; sådana krav ställs endast för oljefartyg. De krav som Transportstyrelsen ställer i dessa farleder får anses vara tillräckliga. De fartygstyper som här är aktuella har oftast ett slutet lastrum och tankanläggningen i dubbla fack.

En sammanställning av planerade skyddsåtgärder för Östra Mälarens vattenskyddsområde redovisas i bilaga 2 Skyddsåtgärder för Mälaren.

### 3.1.8.5

Bolaget menar att skyddsåtgärder behöver vidtas mot uppgrumling av sediment i hamnområden och sjötransporter som riskerar att nå vattenverkens vattenintag.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har genomfört utredning av möjligheten för att uppgrumlat bottensediment vid hamnläget Malmviken når Lovö vattenverk i bilaga 6 till Miljökonsekvensbeskrivning för Tillfällig hamn, Malmviken. Dessa visar att det inte finns risk att detta medför driftsproblem vid vattenverket. Risken vid övriga hamnlägen och övriga vattenverk är på grund av det längre avståndet i kombination med huvudsaklig vattenströmning, ännu mindre.

#### 3.1.8.6

Bolaget efterfrågar ytterligare underlag för hur dagvattnet från hamnområdet kommer tas om hand.

Bolaget menar att skyddsåtgärder behöver vidtas för att rena dagvatten från vägytor vid hamnar och tillfartsvägar samt för att avleda dränvatten med höga halter av kväveföroreningar till spillvattenförande ledning och vidare till kommunalt reningsverk.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Den lösning som Trafikverket redovisade i ansökan har – med anledning av inkomna remissynpunkter – projekterats om, så att dagvatten från hamnplanen inte kommer att tillföras Mälaren. Allt dagvatten från hamnområdet kommer att ledas till spillvattennätet.

#### 3.1.8.7

Bolaget anser att det inte helt klart framgår hur farlederna är planerade, var och vart de går då valet av befintliga hamnar och nya mottagningshamnar kommer att ske genom upphandling.

#### **Trafikverkets synpunkter**

En ny farled kommer att anläggas från befintlig farled i Lambarfjärden över Mörbyfjärden ner till den tillfälliga hamnen i Malmviken. Nya sjömätningar kommer att utföras. I övrigt används befintliga allmänna farleder. Detta regleras i annan författning och uppgifterna lämnas för information. Det är korrekt att mottagningshamnar inte med någon bestämdhet kan förutses förrän upphandling genomförts. Det kan dock förutsättas att även mottagande hamnar kommer att vara tillståndspliktiga, och att de därmed genomgått, eller kommer att genomgå, en miljöprövning.

### **3.1.10 Transportstyrelsen (aktbilaga 25)**

#### 3.1.10.1

Transportstyrelsen stödjer flera av de åtgärder som Trafikverket åtar sig att genomföra ur sjöfartssynvinkel.

Transportstyrelsen anser att översyn behövs av aktuell sjömätningsstatus, utmärkning, dimensionering, säkerhetsmarginaler, risker för grundkänning, påverkan av is och för transporterna till mottagningshamnarna.

Transportstyrelsen anser vidare att vattendjupet i och kring hamnarna och i farlederna måste verifieras med nya sjömätningar enligt sjömätningsstandard S-44, FSIS-44 och enligt Transportstyrelsens och Sjöfartsverkets anvisningar för sjömätning. Innan dess bör en sjömättningsplan utarbetas i samråd med Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen anser att en mer systematisk riskanalys - t.ex. enligt metodiken Formal Safety Assessment från International Maritime Organization - avseende påverkan på den övriga fartygstrafiken och att förslag till eventuella åtgärder och en handlingsplan bör utarbetas för att höja säkerheten för sjötrafiken.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Sjömätningar kommer att utföras. Omfattning och områden bestäms i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

Trafikverket kommer under hösten 2012 att utföra en riskanalys i syfte att genom förebyggande åtgärder i konstruktioner och utförande minska riskerna i samband med sjöfarten.

#### **3.1.10.2**

Transportstyrelsen anser att slutlig placering och utformning av kajer och farleder bör ske i samråd med Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen framhåller särskilt att hamnen vid Sättra är placerad i nära eller direkt anslutning till huvudfarleden och att detta bör analyseras mer ingående ur risksynpunkt. Kajen och de förtöjda fartygen kommer t.ex. mycket nära den vita fyrsektorn från ledfyren "Sättra" sydväst om hamnen. Om fartygen dessutom ska vändas i den smala farledspassagen mellan Kungshatt och Sättra innebär det även en förhöjd risk vilket bör analyseras mer ingående.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Placering av kajer för de tre hamnarna som är angivna i ansökan till mark- och miljödomstolen är framtagna i samråd med lots från Sjöfartsverket och utifrån sjömätningar vid de aktuella hamnlägena. Smärre justeringar kan göras i senare skede. Förutsatt att det inte i riskanalysen framkommer stora risker med redan valda placeringar anser Trafikverket det svårt att göra större förändringar i placeringarna. Avseende farleder hänvisas till riskanalysen och samråd med Transportstyrelse och Sjöfartsverk.

#### **3.1.10.3**

Transportstyrelsen anser att sjömätning måste ske innan någon slutgiltig bedömning kan göras av utmärkningens placering och omfattning. Tillståndsprövningen för utmärkningen förutsätter att utmärkningens presenteras i ett aktuellt djupunderlag.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket avser att söka tillstånd för utmärkning med relevant djupunderlag. Underlagets omfattning bestäms i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

#### **3.1.10.4**

Transportstyrelsen påpekar att befälhavare på fartyg som har en längd om 70 meter eller mer, eller bredd av 14 meter eller mer, eller ett djupgående om 4,5 meter eller mer, är skyldig att anlita lots i Mälaren. Det finns möjlighet att ge dispens från lotsplikten. Det måste finnas mycket god framförhållning för att i första hand ha lotsar som är kompetenta att lotsa i lederna. Även dispensförfarandet kräver mycket god framförhållning och samråd bör ske med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

**Trafikverkets synpunkter**

Samråd i frågan kommer att ske med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

**3.1.10.5**

Transportstyrelsen menar att frågor om isbrytning bör utredas ingående och rekommenderar kontakt med Sjöfartsverket och länsstyrelsen.

**Trafikverkets synpunkter**

Frågor kring isbrytning kommer att utredas efter kontakt med Sjöfartsverket och länsstyrelsen.

**3.1.10.6**

Transportstyrelsen påpekar att rapporteringsplikt gäller på Mälaren enligt Transportstyrelsens föreskrifter om sjötrafikinformationstjänst (VTS) för vissa fartyg. Anropsförfarandet och rapporteringspliktens omfattning för projektet behöver utredas mer ingående. Det bör ske i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

**Trafikverkets synpunkter**

Rapporteringspliktens omfattning till VTS Södertälje kommer att utredas med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

**3.1.10.7**

Transportstyrelsen anser att samtliga arbetsfartyg som säkerhetshöjande bör åtgärd utrustas med Automatic Identification System (AIS).

**Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kan i sitt förfrågningsunderlag kräva att arbetsbåtar över en viss storlek ska vara utrustade med AIS. Storleken, om mindre än 300 tons bruttodräktighet, kan bestämmas i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

**3.1.10.8**

Transportstyrelsen anser att utvärdering bör ske om sjökort behöver uppdateras eller nyproduceras.

**Trafikverkets synpunkter**

Sjöfartsverket kommer att få samtliga data från de kompletterande sjömätningarna.

**3.1.10.9**

Transportstyrelsen påpekar att godkänd avfallshanteringsplan behövs enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2001:12).

**Trafikverkets synpunkter**

Avfallshanteringsplan för hamnarna kommer att upprättas.

### **3.1.11 Remissinstanser som avstått från yttrande**

Ekerö kommun, Kammarkollegiet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Havs- och vattenmyndigheten har avstått från att yttra sig.

## **3.2 Sakägare, fastighetsägare, rättighetshavare**

### **3.2.1 Stockholms kommun (aktbilaga 18)**

#### **3.2.1.1**

Kommunen anser att anläggande och drift av Sättra hamn bör göras snarast möjligt eftersom vägtransporter genom Sätterskogen därigenom kan undvikas, vilket är väsentligt för naturvärdena samt för det rika fritidslivet på platsen.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Det är korrekt att valet av hamnlösning skett av miljöhänsyn och att vägtransporter skulle ha orsakat större miljöstörningar i omgivningen.

#### **3.2.1.2**

Kommunen ställer sig positiv till Trafikverkets avsikt att kompensera för intrånget i Sätterskogens naturreservat genom att ta bort kulverten över Sättraån.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket noterar kommunens ståndpunkt.

#### **3.2.1.3**

Kommunen konstaterar att vissa bostäder kommer att påverkas av bullernivåer över 55 dBA, men menar att detta kompenseras i nöjaktig utsträckning genom Trafikverkets föreslagna villkorsförslag i avsnitt 2.2.2 och 2.3.1. Kommunen anser det vara angeläget att kontrollprogram för buller tas fram i nära samråd med tillsynsmyndigheten och tillämpas nogsamt under hamnverksamhetens etablering, drift och avveckling.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kommer att ta fram ett program för kontroll och uppföljning av buller i samråd med tillsynsmyndigheten. Mätningar kommer att genomföras av Trafikverket som verksamhetsutövare. Även entreprenören ska - utifrån entreprenadens omfattning - utöva kontroll och uppföljning av Trafikverkets krav och för sin egenkontroll.

### **3.2.2 Kungshatt 1:19, Tomas Andersson (aktbilaga 16)**

#### **3.2.2.1**

Fastighetsägaren anger att på fastigheten överskrider gränsvärdena enligt de redovisade ljudnivåerna (PM Sammanställning av fastigheter berörda av ljudnivåer över 45 dB(A) från den planerade hamnverksamheten). Det bör utredas vidare och säkerställas att tekniska lösningar på

bullerdämpande åtgärder finns som reducerar ljudnivåerna till de gällande riktvärdena och att dessa verkligen är möjliga och att krav på de valda lösningarna redovisas vid upphandling av entreprenörer. Det bör t.ex. utredas om en bullerskärm utanför utlastningskajen och lastfartygen skulle kunna vara en möjlig lösning för att klara riktvärdena för buller som arbetet med lastning av bergkross medför.

#### **Trafikverkets synpunkter**

I bilaga 4, Bullerskyddsåtgärder för hamnar, framgår möjliga bullerskyddsåtgärder vid hamnarna. Dessa kommer att utredas vidare i den pågående projekteringen.

##### **3.2.2.2**

Fastighetsägaren anser att bergkrossanläggningen bör placeras nere i arbetstunneln alternativt i en bullerdämpande inbyggnad utanför arbetstunneln. Detta bör vara ett skall-krav som skrivs in i handlingarna och som ställs som krav vid upphandling av entreprenaden.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Bergkrossanläggningen kommer att placeras under jord i anslutning till arbetstunneln i Sätra.

### **3.2.3 Kungshatt 1:91, Anne-Christine Hallman (aktbilaga 16)**

##### **3.2.3.1**

Fastighetsägaren anger att på fastigheten överskrider gränsvärdena enligt de redovisade ljudnivåerna (PM Sammanställning av fastigheter berörda av ljudnivåer över 45 dB(A) från den planerade hamnverksamheten). Det bör utredas vidare och säkerställas att tekniska lösningar på bullerdämpande åtgärder finns som reducerar ljudnivåerna till de gällande riktvärdena och att dessa verkligen är möjliga och att krav på de valda lösningarna redovisas vid upphandling av entreprenörer. Det bör t.ex. utredas om en bullerskärm utanför utlastningskajen och lastfartygen skulle kunna vara en möjlig lösning för att klara riktvärdena för buller som arbetet med lastning av bergkross medför.

#### **Trafikverkets synpunkter**

I bilaga 4, Bullerskyddsåtgärder för hamnar, framgår möjliga bullerskyddsåtgärder vid hamnarna. Dessa kommer att utredas vidare i den pågående projekteringen.

##### **3.2.3.2**

Fastighetsägaren anser att bergkrossanläggningen bör placeras nere i arbetstunneln alternativt i en bullerdämpande inbyggnad utanför arbetstunneln. Detta bör vara ett skall-krav som skrivs in i handlingarna och som ställs som krav vid upphandling av entreprenaden.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Bergkrossanläggningen kommer att placeras under jord i anslutning till arbetstunneln i Sätra.

### 3.3. Ideella föreningar

Trafikverket anför som en generell synpunkt beträffande de ideella föreningar som inkommit med yttrande i målet, att respektive förening bör inkomma med underlag som styrker föreningens talerätt i målet.

#### 3.3.1 Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen, ARG (aktbilaga 27)

##### 3.3.1.1

Föreningen anser att Sättra skogens naturreservat har många likheter med Grimsta naturreservat avseende natur- och rekreationsvärde för en mycket stor befolkningsmängd i närliggande bostadsområden och för mer långväga besökare och anser att hela byggverksamheten inom reservatet med transporter på land och i vatten kommer att innebära dramatiska störningar.

Föreningen anser att Förbifart Stockholm inte kan ses som ett riksintresse och att därför riksintresset enligt miljöbalken – Mälaren med öar och strandområden – bör ges företräde vid bedömningen av vilken verksamhet som är acceptabel och vilka villkor som bör ställas.

##### Trafikverkets synpunkter

De störningar som uppkommer på natur- och rekreationsvärde kommer så långt som det är möjligt och rimligt att hanteras, jfr 3.3.4.1 nedan.

E 4 Helsingborg – Haparanda är utpekad som riksintresse för kommunikationsanläggningar enligt 3 kap 8 § miljöbalken. E 4 Kungens Kurva – Häggvik är en del av riksintresset. Riksintressebedömningen hör huvudsakligen hemma i fastställelseprövningen enligt väglagen.

##### 3.3.1.3

Föreningen anser att i vissa fall kan konsekvenser av de tre hamnarna samverka och öka problematiken, störningar och risker. Föreningen påpekar Mälarens betydelse som dricksvattentäkt.

##### Trafikverkets synpunkter

Trafikverket har bedömt och lämnat uppgifter om samverkande störningar. Mälarens betydelse som dricksvattentäkt har beaktats.

#### 3.3.4 Friluftsförbundet Region Mälardalen, Friluftsmiljörådet (aktbilaga 25)

##### 3.3.4.1

Friluftsförbundet anser att om alla de försiktighetsåtgärder som påvisas och rekommenderas i underlaget blir av och kontrollen av hamnbyggena och inte minst fartygstrafiken (med adekvata fartyg) verkligen sker tillräckligt noggrant, kan olägenheterna anses vara godtagbara under den tid som anges.

##### Trafikverkets synpunkter

Trafikverket delar Friluftsförbundets åsikt att olägenheterna blir godtagbara. Detta åstadkommes genom de försiktighetsmått som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen till ansökan för tillfällig hamn Sättra.

Ett antal försiktighetsmått som är relevanta för att minska störningar för de aktiviteter som Friluftsrådet beskriver i sin inläga nämligen naturupplevelsen, kanot/kajak-paddling på sommarhalvåret och långfärdsskridskoåkning på vintern.

Trafikverket menar att följande försiktighetsmått kommer att genomföras *utöver* de som regleras genom de i ansökan föreslagna villkoren:

- Miljökontrollprogram tas fram innan anläggningsarbetena påbörjas. Programmet upprättas i enlighet med förordningen om egenkontroll samt följer och utvecklar de kontrollprinciper som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen till tillståndsansökan.
- Arbetsområdets detaljavgränsningar kommer att ske med antikvarisk och ekologisk medverkan. Eventuella skyddsobjekt kommer att mätas in, sättas ut och om nödvändigt skyddas innan anläggningsarbeten påbörjas.
- Återställningsplan tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten.
- Om äldre träd måste avverkas kommer stammarna från dessa om utplaceras i närområdet för att gynna flora och fauna, om denna åtgärd är godtagbar för markägaren.
- Åtgärder för att minimera konflikter mellan båtliv och anläggandet, drift och avveckling av den tillfälliga hamnen föreslås hanteras inom ramen för kontrollprogram och i dialog med berörda föreningar.
- Stigar vars sträckning bryts av hamnen och etableringsområdet kommer att ges nya sträckningar.
- Pråmar och båtar som används för anläggnings- och avvecklingsarbetena kommer att placeras så att de inte hindrar övrig sjötrafik.
- Om möjligt bör bullrande anläggningsarbeten påbörjas under perioden 15 september till och med mars i syfte störningarna ska ha inletts utanför häckningssäsongen för fåglar.
- För att minska spridningen av stendamm ska lastningen av fartyg/pråmar ske genom ett flexibelt rör som når ner i lastutrymmet eller annan lösning med minst motsvarande effekt.

För följdverksamhet genomförs följande:

- Bandtransportören kommer att täckas.
- Där tippning till eller från bandtransportören sker inom etableringsområdet kommer bullerreducerande åtgärder vidtas.
- Omlastningsstationer för bandtransportör placeras på så sätt i terrängen att bullerspridning minimeras. Alternativt kommer buller att dämpas med skärmar.
- Plats för tippning av bergmassor och lastning från upplag till bandficka vid tunneletableringen kommer att placeras på så sätt i terrängen alternativt skärmas av upplag etc. att bullerspridning minimeras.
- Alla åtgärder som görs på vägnät, såväl förstärkningsåtgärder på befintliga vägar som kompletteringar med nya tillfälliga vägar, kommer att vara reversibla och efter avvecklingen kan de tas bort eller återställas.

Med ovanstående åtgärder och försiktighetsmått menar Trafikverket att olägenheterna blir godtagbara, för merparten av de aktiviteter som Friluftsrådet värnar om. Den allmänna farleden kommer att trafikeras även vintertid och den kommer att hållas öppen vid isläggning.

### **3.3.5 Föreningen Nej till Västerleden (aktbilaga 28)**

#### **3.3.5.1**

Föreningen motsätter sig att en hamn och arbetstunnel anläggs i Sätterskogens naturreservat och menar att Trafikverket ska söka tillstånd till verksamheten på någon annan plats. Arbetstunneln skulle kunna förläggas till sydvästra sidan av Kungshatt som inte är ett naturreservat och ligger väl inom den tillåtna vägkorridoren. Verksamheten är inte förenlig med ett bevarande av naturreservatet.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Under utredningsskedet har en placering av arbetsområdet Kungshatt utretts. Detta förslag har dock avfärdats utifrån arbetsmiljö-, logistiska och tekniska skäl, se bilaga 7 Ställningstagande avseende lokalisering tillfälliga hamnar, till Miljökonsekvensbeskrivningen för tillfällig hamn vid Sättra. Beträffande naturreservatet anser Trafikverket att intrånget är begränsat. Trafikverket ansöker om tillstånd respektive dispens beträffande de verksamheter där tillstånd respektive dispens krävs, och vidtar de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som krävs. Syftet med reservatbildandet var att instifta ett tätortsnära område för rekreation och friluftsliv. I beslutet finns dock ett förbehåll inskrivet att reservatet inte ska utgöra ett hinder för ett framtida genomförande av Förbifart Stockholm.

#### **3.3.5.2**

Föreningen menar att hamnverksamheten och påslaget med arbetstunnlarna inte ska behandlas som ett vägbygge utan som industriell gruvverksamhet och ska från tillstånds- och miljösynpunkt behandlas som sådan.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Ändamålet med projektet Förbifart Stockholm är att bygga väg, jfr 10 § väglagen. Det berg som måste sprängas loss för att vägtunnlarna ska kunna byggas erhålles så att säga som en konsekvens av tunnelarbetena, jfr 30 § väglagen. Något gruvändamål föreligger inte i projektet. Tillstånd till vattenverksamheten och hamnverksamheten i enlighet med detta söks enligt 11 respektive 9 kap miljöbalken.

#### **3.3.5.3**

Föreningen menar att betydande trafik under cirka två år kan komma att ske på "parkvägen" från Sättra varv till Sättersgårdsvägen genom naturreservatet.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Genom den ro-ro-kaj som planeras i hamnen kommer en mycket stor mängd byggtrafik – som annars skulle ha skett via landsväg – att istället transporteras sjövägen.

#### 3.3.5.4

Föreningen anser att verksamheten kommer att medföra stora bestående skador i Sätmaskogens naturreservat och i praktiken klyver reservatet i två delar i dess känsligaste del vid Mälarstranden. Föreningen menar att det är utsiktslöst att miljön kan återställas.

##### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har planerat lokalisering av den tillfälliga hamnen i samråd med reservatsförvaltaren. Den tillfälliga hamnen kommer till största del vara belägen på en hårdgjord yta som idag används som hamnområde. Innan byggnation påbörjas kommer ekologisk kontroll att genomföras för området och en återställandeplan kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Trafikverket har dessutom godtagit de kompensationsåtgärder som reservatsförvaltaren har föreslagit. I vissa delar kommer naturvärdena att förbättras efter genomförda åtgärder, t.ex. avser Trafikverket att bekosta borttagande av en kulvert över Sättraån samt restaurering vattendraget. Som kompensation avses även en kopplingspunkt att byggas för dränvatten för att öka vattenföringen i Sättraån.

#### 3.3.5.5

Föreningen motsätter sig att tillstånd och dispenser får tas i anspråk innan domen vunnit laga kraft.

##### **Trafikverkets synpunkter**

Av de skäl som angetts i avsnitt 21 i ansökan är det angeläget att verkställighetsförordnande meddelas. Trafikverket framhåller dock att inga tillståndskrävande arbeten kommer att påbörjas innan arbetsplanen vunnit laga kraft. Den prövning som detta innebär måste således vara fullt ut genomförd. Trafikverket föreslår att detta intas som villkor i domen.

#### 3.3.5.6

Föreningen menar att ägare av näraliggande radhus sannolikt inte accepterar friläggande av Sättraån på en sträcka om 80 meter.

##### **Trafikverkets synpunkter**

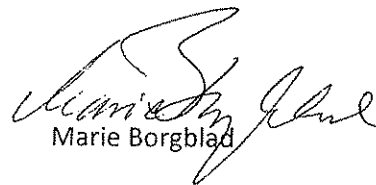
Åtgärden är föreslagen av reservatsägaren Stockholms kommun och kommer att planeras i samråd med denne som även är markägare och förvaltare.

Detta yttrande jämte bilagor inges till domstolen genom e-post samt inges samtidigt via post i 22 exemplar.

Borlänge 31 maj 2012



Anders Bengtsson



Marie Borgblad

## Bilageförteckning

1. Bedömda förändringar av miljökonsekvenser
2. Skyddsåtgärder för Mälaren
3. Hantering av bergmasor
4. Bullerskydd för hamnar
5. Masshanteringsplan
6. Ansökan om beslut om betydande miljöpåverkan
7. Miljökvalitetsnormer för vatten, hamnar