

Trafikverket

Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Mark- och miljödomstolen  
vid Nacka tingsrätt

Box 1104

131 26 Nacka Strand

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

### **SÖKANDE**

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

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

### **SAKEN**

Ansökan om tillstånd att anlägga och driva tillfällig hamn vid Malmviken på Lovö, Ekerö Kommun,  
Stockholms län, m m.

-----

## 1 YRKANDEN

- 1.1 Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 9 kap miljöbalken att inom land- och vattenområden på fastigheten Lovö Edeby 4:1 i Ekerö kommun under Förbifart Stockholms byggtid bedriva hamnverksamhet som medger trafik med fartyg med bruttodräktighet av minst 1350.
- 1.2 Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att utföra en kajanläggning för hamnverksamheten.
- 1.3 Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att efter hamnverksamhetens upphörande borttaga den i 1.2 angivna anläggningen.
- 1.4 Trafikverket ansöker om tillstånd enligt 11 kap miljöbalken att på fastigheten Lovö Edeby 4:1 i Ekerö kommun under Förbifart Stockholms byggtid bortleda ytvatten från Mälaren med en volym uppgående till 270.000 kubikmeter per år.
- 1.5 Trafikverket ansöker om dispens enligt 7 kap miljöbalken från skyddsföreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde på sätt som närmare anges i avsnitt 7.2.2 nedan.

Trafikverket yrkar dessutom

- 1.6 att arbetstiden för anläggnings- och rivningsarbetena fastställs till tio år från dag för dom. För det fall domstolen skulle finna att verkställighetsförordnande enligt nedan inte kan medges, yrkar Trafikverket istället att arbetstiden ska bestämmas till tio år räknat från att domen vinner laga kraft,
- 1.7 att igångsättningstiden för den miljöfarliga verksamheten fastställs till fem år från dag för dom. För det fall domstolen skulle finna att verkställighetsförordnande enligt nedan inte kan medges, yrkar Trafikverket istället att arbetstiden ska bestämmas till tio år räknat från att domen vinner laga kraft,
- 1.8 att tiden för anmälan av oförutsedd skada fastställs till fem år från utgången av den av domstolen bestämda arbetstiden,
- 1.9 att meddelade tillstånd och dispenser får tas i anspråk även om de inte vunnit laga kraft,
- 1.10 att den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen godkänns,
- 1.11 att prövningsavgiften fastställs till 97.000 kr, att mark- och miljödomstolen föreskriver villkor i enlighet med sökandens förslag samt,
- 1.12 att målet handläggs gemensamt med målen avseende tillfällig hamnverksamhet etc vid Sättra samt Norra Lovö för byggande av Förbifart Stockholm, vilka ansökningar inges till miljödomstolen i anslutning till denna ansökan.

## 2 FÖRSLAG TILL VILLKOR

Trafikverket föreslår följande villkor för de tillståndssökta verksamheterna

### 2.1 Allmänt

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

### 2.2 Byggnads-, anläggnings- och rivningsarbeten

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

### 2.3 Hamnverksamheten

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

## 3 AVGRÄNSNINGAR

### 3.1 Geografisk avgränsning

Den yta på land och i vatten, totalt cirka 35.000 m<sup>2</sup>, som omfattas av hamnområdet redovisas i bilaga 2, underbilaga 1 Området är beläget på fastigheten Lovö Edeby 4:1, Ekerö kommun. Området utgörs på land av hamnplanen med de anläggningar som där kommer att uppföras samt det vattenområde som fartygen behöver för att manövrera vid angöring och avgång från hamnen.

### 3.2 Juridisk avgränsning

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

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

Verksamheterna ska bedrivas inom Östra Mälarens vattenskyddsområde, och vissa verksamheter kräver därmed Länsstyrelsens tillstånd eller dispens enligt 7 kap 22 § andra stycket miljöbalken från vissa av vattenskyddsföreskrifternas bestämmelser. Med stöd av 21 kap 3 § miljöbalken hemställes att dessa tillstånds- och dispenserfrågor prövas i målet.

### 3.3 Ansökans avgränsning och samverkande miljöstörningar i projekt Förbifart Stockholm

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

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

## 4 BAKGRUND, ORIENTERING

### 4.1 Allmänt

Förbifart Stockholm är namnet på en planerad ny motorväg väster om Stockholm från Kungens Kurva i söder till Häggvik i norr. Största delen, drygt 18 av 21 km ny vägsträcka, kommer att gå i tunnel som sprängs ut i berg. Det medför att stora mängder bergmassor kommer att erhållas. Bergmassorna transporteras ut från vägtunnlarna via mindre arbetstunnlar och ramptunnlar, för vidare borttransport.

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

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

Trafikverket ansöker i denna ansökan om tillstånd enligt miljöbalken att bygga, driva och därefter avveckla den tillfälliga hamnen vid Malmviken. Till skillnad från hamnarna i Sätra och på Norra Lovö kommer ingen inlastning av maskiner och byggmateriel till arbetsområdet att ske via denna hamn. I ansökan begärs också tillstånd för uttag av ytvatten samt dispens från skyddsföreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde. Hamnens läger i förhållande till övriga delar i projektet visas på översiktskarta, bilaga 5.

## 4.2 Prövning enligt väglagen

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

## 4.3 Verksamheter

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

De beskrivningar och andra uppgifter rörande verksamheten som ges i denna ansökan med bilagor utgår från nuvarande kunskap om och planering av projektet. Under det fortsatta förberedelsearbetet kommer Trafikverket att fatta beslut om entreprenadform men en utgångspunkt för denna miljöprovning bör vara att anbudsgivarna kommer uppmanas att föreslå egna tekniska lösningar för hur vissa givna funktioner ska uppnås respektive säkerställas. Detta bör ses som ett led i tillämpningen av principen om bästa möjliga teknik (BAT). Av denna anledning anser sig Trafikverket inte strikt bundet av alla de detaljerade uppgifter som finns i det tekniska ansökningsunderlaget. Inom ramen för det allmänna villkoret kommer det alltså att finnas möjligheter att välja annan teknisk lösning än den som redovisats i handlingarna, så länge som de

grundläggande funktionskraven är uppfyllda och verksamheten drivs inom ramen för den miljöpåverkan som redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen.

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

#### 4.3.1 Byggskedet

Byggnationsarbetena för hamnens etablering bedöms, såvitt avser arbetena med vattenanläggningarna, pågå i cirka sju månader. Arbetena består bl a av pålning, borrning, fyllning, gjutning och installationer.

Verksamheterna bedöms främst medföra grumling, buller och markpåverkan.

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

#### 4.3.2 Driftskedet

Hamnens drifttid bedöms omfatta cirka 4-6 år. Genom hamnen beräknas sammanlagt cirka 4 miljoner ton (cirka 1,4 miljoner kubikmeter teoretisk fast volym) tunnelberg skeppas ut. De fartyg som bedöms trafikera hamnen beräknas som mest ha en lastkapacitet om 2.000 ton eller en bruttodräktighet om drygt 1.500. Antalet fartygsanlöp beräknas uppgå till som mest cirka 1.300 anlöp årligen. Förhållandena redovisas närmare i den tekniska beskrivningen, bilaga 1, främst avsnitt 5.5.1 och 5.5.2 .

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

Uttag av sjövattnen för användning som processvatten vid bergborrning samt spolning av utsprängda bergmassor i tunnarna sker vid hamnläget. Uttaget bedöms till drygt 800 m<sup>3</sup>/dygn. Åtgärden har ingen påverkan på vattenförhållandena i Mälaren, inte ens lokalt.

#### 4.3.3 Rivningsskedet

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

Verksamheten bedöms medföra samma påverkan som byggnationsarbetena.

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

#### 4.3.4 Följdverksamheter

Enligt 16 kap 7 § miljöbalken ska vid prövningen hänsyn tas till andra verksamheter än de tillståndssökta verksamheterna eller särskilda anläggningar som kan antas bli behövliga för att verksamheten ska kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt. I miljökonsekvensbeskrivningen

redovisas därför ett flertal sådana verksamheter och dessas påverkan på miljön. De viktigaste följdverksamheterna redovisas i korthet här.

Hamnområdet förbinds via ett transportband med mynningen för en arbetstunnel belägen vid Edeby, cirka 1.700 meter nordost om hamnen. Transportbandet är avsett för transport av bergmassor från tunnelarbeten för Förbifart Stockholm via arbetstunneln till hamnen. Efter transportbandets hela sträckning löper en serviceväg. Servicevägen är avsedd för drift- och underhållsarbeten på transportbandet, personaltransporter till och från hamnen samt såsom väg för räddningstjänsten i händelse av olycka. Verksamheterna ger upphov till buller och damning och ger ett intrång i naturmiljön.

Hamnverksamheten ger upphov till fartygstransporter längs en ny, tillfällig farled ut till allmän farled.

## 5 RÅDIGHET ETC

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

Den mark på fastigheten Lovö Edeby 4:1 som tillfälligt behövs under Förbifart Stockholms byggtid för hamnen avses att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt enligt 35 § väglagen. Bestämmelsen innebär att Trafikverket har rätt att nyttja mark eller annat utrymme utanför vägområdet, som upptas och fastställts i arbetsplan under den tid som angetts i planen.

## 6 HÖJDSYSTEM

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

Som huvudfixpunkt för verksamheten föreslås fixpunkt nr FS05 med höjden +11,24. För punktens läge hänvisas till Bilaga 6.

## 7 PLANFÖRHÅLLANDEN, SKYDDSFÖRESKRIFTER, M M

### 7.1 Detaljplan

Området är inte detaljplanelagt.

### 7.2 Områdesskydd etc

#### 9.2.1 Riksintressen

*Mälaren med öar och strandområden*

Lovö ingår i riksintresseområdet "Mälaren med öar och strandområden" (4 kap 2 § miljöbalken). Områdets intresse för turism och friluftsliv ska därmed beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Riksintresset utgör dock inte hinder för

behovet av trafikleder som hör samman med utvecklingen av befintliga tätorter eller det lokala näringslivet.

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

#### *Kulturmiljö Lovö-Lindö*

Större delen av Lovö ingår i ett område som är av riksintresse för kulturmiljön 3 kap 6 § miljöbalken). Hamnen ligger inom detta riksintesseområde.

#### *Yrkesfisket*

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

### **9.2.2 Regionala intressen**

#### *Ekerökilen*

Lovö ingår i den tätortsnära regionala grönstruktur som går under benämningen Ekerökilen. Den verksamhet ansökan avser kommer att bedrivas på en begränsad yta och under en begränsad period och kommer därmed inte att påverka naturområdet långsiktigt.

#### *Östra Mälarens vattenskyddsområde*

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

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

Byggnation och drift av hamnen innebär risk för förorenings spridning (1 §; generell bestämmelse om att ny verksamhet som innebär risk för vattenförorening inte får ske). Inom hamnplanen kommer dagvatten att samlas upp och genomgå rening innan det når Mälaren, vilket är i enlighet med föreskrifterna (9 §; utsläpp av dagvatten från nya eller ombyggda ytor där risk för vattenförorening föreligger får inte ske direkt till ytvatten utan föregående rening). Inom hamnområdet kommer från tid till annan att läggas upp ett tillfälligt lager av tunnelberg, i händelse av oförutsedda driftstopp. Eftersom berget sprängts ut finns rester av kväve i bergmassorna. Kvävemängden reducerats dock genom spolning i samband med krossningen och lakvatten tas omhand i brunnar (11 §; upplag av förorenade massor får inte förekomma). Inom hamnområdet utförs mark- och anläggningsarbeten som inte är att betrakta som vattenverksamhet (14 §; tillstånd krävs för andra mark- och anläggningsarbeten än för tillståndspliktiga arbeten enligt 11 kap miljöbalken.)

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

### **9.3.3 Strandskydd**

De verksamheter ansökan omfattar ska bedrivas i strandskyddsområde (7 kap 13 – 14 §§ miljöbalken). Då åtgärderna och verksamheten omfattas av denna tillståndsansökan samt då åtgärderna utförs inom ramen för fastställd arbetsplan omfattas åtgärderna inte av strandskyddsförbudet (7 kap 16 § punkt 2 – 3 miljöbalken).



## 8 BEFINTLIGA MILJÖDOMAR, ETC

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

## 9 BESKRIVNING AV OMRÅDET

Hamnen är belägen i Malmviken på södra Lovö, c:a 800 meter från vikens innersta del, mitt emot norra Lindö. Avståndet över vattnet till Lindö är drygt 600 meter. Närmast vattnet växer idag strandskog i något kuperat terräng som längre norrut övergår i ett åkerlandskap. Hamnområdet genomkorsas av den s k Fornstigen.

Sjöbotten i hamnläget består av lös lera med inslag av dy på friktionsjord på berg. Berg finns på cirka 2 – 3,5 meters djup under sjöbotten. Vattendjupet är i hamnläget cirka 7 meter, vilket innebär att muddring inte behöver utföras. Vattendjupet är i vikens mittfåra som mest 12-21 m. Några föroreningar av betydelse på sjöbotten har inte påträffats.

Området runt hamnläget saknar helt bebyggelse. Närmaste byggnad ligger c:a 400 meter öster om hamnen. Inom ytterligare några hundra meters radie finns ytterligare några byggnader.

Hamnläget är cirka 3,7 km från intaget till Lovö vattenverk.

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

## 10 KORTFATTAD TEKNISK BESKRIVNING AV VERKSAMHETEN

Hamnplanen, cirka 3.000 m<sup>2</sup>, anläggs på land varvid jordmassor schaktas av och utfyllnad sker med friktionsmaterial. Ytan asfalteras och brunnar, kantstöd och olika typer av fundament installeras. Området inhägnas och förses med belysning. I vattnet utförs pälningensarbeten och på pälverket byggs kaj- och brotytor.

Under driftskedet anlägger fartyg vid stenlastningskajen för lastning av tunnelberg via bandtransportör. Bandtransportören transporterar tunnelberget från arbetstunnelns mynning vid Edeby till stenlastningskajen, en sträcka om cirka 1.700 meter. Efter transportbandets hela sträckning löper en serviceväg.

Genom hamnen beräknas sammanlagt cirka 4 miljoner ton (cirka 1,4 miljoner kubikmeter teoretisk fast volym) tunnelberg skeppas ut.

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

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

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

## 11 MILJÖKONSEKVENSER

### 11.1 Allmänt

Vid byggnationen av den tillfälliga hamnen blir den huvudsakliga miljöpåverkan fysisk åverkan på mark och vegetation. Arbetena leder till grumling i vattnet samt störningar för omgivningarna i form av buller, damm och ljus.

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

Under rivningen av hamnen uppstår samma miljökonsekvenser som under byggnationen.

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

### 11.2 Särskilt angående buller

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **12 MILJÖKVALITETSNORMER**

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

## **13 IAKTTAGANDE AV DE ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLERNA**

### **Kunskapskravet – 2 kap. 2 § miljöbalken**

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

### **Försiktighetsprincipen – 2 kap 3 § miljöbalken**

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

### **Produktvalsprincipen – 2 kap 4 § miljöbalken**

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

### **Hushållnings- och kretsloppsprinciperna – 2 kap 5 § miljöbalken**

Den planerade hamnverksamheten främjar god resurshushållning då utsprängda bergmassor transporteras med fartyg som är mer bränsleeffektivt än lastbil. Transportsättet har anvisats av regeringen i tillåtighetsbeslutet. Massorna kommer att återvinnas som byggmaterial och begränsar då behovet av andra täkter. Hanteringen av massor beskrivs i den plan för masshantering som upprättats i samråd med länsstyrelsen i enlighet med villkor i regeringens tillåtighetsbeslut. Trafikverket avser att även i övrigt så långt möjligt premiera att resurs- och energisnåla processer används genom minskade transportbehov och ökad återanvändning eller återvinning av resurser.

### **Lokaliseringsprincipen – 2 kap 6 § miljöbalken**

I samband med vägutredningen gjordes en översiktlig översyn av möjliga platser för tillfälliga hamnar. Alternativen har utretts vidare i samband med projekteringen av arbetsplan där även möjliga lägen för arbetstunnlar har beaktats. Ytterligare hamnlägen har även utretts. Arbetet med att finna lämpligaste lokalisering beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 2, och särskild lokaliseringstudie, underbilaga 8 till miljökonsekvensbeskrivningen. Lokaliseringsfrågan prövas och läggs fast inom ramen för Trafikverkets fastställelsebeslut, se avsnitt 4.2 ovan.

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

### **Skälighetsprincipen – 2 kap 7 § miljöbalken**

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

### **Ansvarsprincipen – 2 kap 8 § miljöbalken**

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

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

## 14 TILLÅTLIGHET

### 14.1 Tillåtlighet enligt 17 kap miljöbalken

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

#### Villkor punkt 1

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

#### Villkor punkt 2

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

#### Villkor punkt 4

"Vägverket ska, efter samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner, upprätta en plan för omhändertagande, återvinning och bortskaffande samt eventuellt mellanlagring av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av väganordningarna. Planen ska omfatta transporter av massor och byggnadsmaterial. Sådana transporter ska så långt möjligt ske sjövägen. Hamnar och övriga anordningar för transporter på sjön ska vara tillfälliga under byggtiden. De ska iordningställas

i så god tid och med sådan kapacitet att tunga transporter på väg 261, förbi världsarvet Drottningholm och på det lokala vägnätet på Lovön så långt möjligt kan undvikas. Planen ska redovisas till Länsstyrelsen i Stockholms län och till berörda kommuner senast vid den tid – innan byggnads- och anläggningsarbeten påbörjas - som länsstyrelsen och Vägverket kommer överens om".

#### Villkor punkt 5

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

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

## 14.2 Tillåtlighet enligt väglagen

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

## 14.3 Tillåtlighet enligt 7 kap miljöbalken

Inget hinder mot tillåtlighet föreligger enligt 7 kap miljöbalken.

## 14.4 Ekonomisk tillåtlighet enligt 11 kap 6 § miljöbalken

Kostnaderna för etablering och rivning av hamnen uppgår uppskattningsvis till högst 30 Mkr inklusive den bandtransportör som transporterar det krossade berget till hamnen. Genom hamnen kommer cirka 4 miljoner ton bergmassor att borttransporteras, som annars skulle ha transporterats via vägsystemet. Hamnverksamheten kommer endast att bedrivas under begränsad tid och hamnområdet kommer att återställas efter verksamhetens upphörande. Som ovan redovisats utgör etableringen av tillfälliga hamnar ett villkor i regeringens tillåtighetsbeslut av natur- och kulturmiljöskäl. Det är uppenbart att fördelarna från allmän och enskild synpunkt vida överstiger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna från den tillståndssökta verksamheten.

## 14.5 Tillåtlighet enligt 16 kap miljöbalken

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

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

## 15 FASTIGHETER PÅ VILKA VERKSAMHETER OCH ANLÄGGNINGAR FÖREKOMMER

Hamn- och vattenverksamheten kommer att bedrivas inom fastigheten Lovö-Edeby 4:1, Ekerö kommun.

## 16 SAKÄGARE

Ägare till fastigheten Lovö-Edeby 4:1 är Statens fastighetsverk. Någon annan fastighet än Lovö-Edeby 4:1 bedöms inte berörd av vattenverksamheten på det sätt som avses i 9 kap 2 § lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

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

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

## 17 ERSÄTTNING TILL SAKÄGARE

Det område inom Lovö-Edeby 4:1 som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för vatten- och hamnverksamheten ersätts enligt 55 § väglagen inom ramen för vägärendet. Även ersättning till övriga sakägare föreslås ersättas inom ramen för vägärendet.

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

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

## 18 FÖRSLAG TILL KONTROLLPROGRAM

Trafikverket föreslår att verket, innan respektive verksamhet inleds, ska ta fram kontrollprogram (se miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 2, kapitel 15) för verksamheten i samråd med tillsynsmyndigheten. Trafikverket föreslår således att denna medverkan i kontrollprogrammets framtagande delegeras till tillsynsmyndigheten.

## 19 GENOMFÖRDA SAMRÅD

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

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

## 20 ARBETSTID M M

### Arbetstid

Enligt nu gällande tidsplan skall arbetena påbörjas under inledningen av 2013. Närmare tidplaner för hur arbetena planeras att bedrivas redovisas i den tekniska beskrivningen, kap 11, och miljökonsekvensbeskrivningen, avsnitt 4.11. Som framgår kan en cirka tioårig tidsperiod bedömas nödvändig för arbetenas genomförande.

### Anmälan om oförutsedd skada

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



## 21 VERKSTÄLLIGHETSFÖRORDNANDE

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

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

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

## 22 PRÖVNINGSavgift

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

Tilläggsavgift utgår för bortledning av ytvatten med 10 öre per kubikmeter vatten, årlig volym. Med ett beräknat uttag om 270.000 kubikmeter per år bör tilläggsavgiften bestämmas till 27.000 kr (5 § förordning (1998:940) om avgifter för prövning och tillsyn enligt miljöbalken).

## 23 ÖVRIGA FRÅGOR

### Tidplan

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

### Aktförvarare

Som aktförvarare föreslås kommunkansliet på Ekerö kommun.

### Sammanträdeslokal

Som sammanträdeslokal föreslås tingsrättens lokaler.



**Antal exemplar**

Ansökan inges i 15 exemplar.

**Behörighetshandlingar**

Behörighetshandlingar bifogas

Borlänge den 17 juni 2011

  
Anders Bengtsson

  
Marie Borgblad

**Bilagor:**

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

Ärendenr: TRV 2011/6212



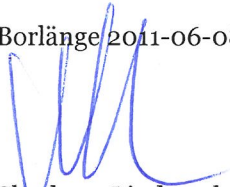
## FULLMAKT

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

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

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

Borlänge 2011-06-08



Charlotta Lindmark  
Chefsjurist