

TRV 2011/6211

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

## Mål nr M 3342-11

### **Trafikverkets ansökan om tillstånd för byggande och drift av tillfällig hamn etc. vid norra Lovö 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 Hogsta 4:1 i Ekerö kommun 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 yrkande 1.6. 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 av genomförda omprojekteringar inom hamnområdet, som närmare redovisas i detta yttrande (bl a 3.1.1.3), ansöker Trafikverket inte längre om dispens från 9 och 11 §§ i skyddsföreskrifterna. Ansökan om om dispens enligt 1, 14 och 16 §§ i skyddsföreskrifterna vidhålls.

Trafikverket justerar yrkandet 1.7 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 1.8 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 enligt 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 Ändrat läge för arbetstunnelmyning och etableringsområde**

Efter att Trafikverket 2011-06-17 ingivit ansökan har omprojektering skett med avseende på arbetstunnel och etableringsområde på norra Lovö. Arbetstunnelns och etableringsområdets placering har flyttats från ett läge söder om åkermarken till skogsområdet söder om hamnen. Sträckan för transportbandet avkortas därigenom väsentligt, med minskad omgivningspåverkan som följd. Skälen till och konsekvenserna av denna ändring redovisas i [bilaga 1](#), Komplettering av norra Lovö. Den nya placeringen har bl.a. gett anledning till nya bullerberäkningar, som redovisas i samma bilaga.

Denna ändring medför inte någon förändring vad avser verksamhetsområdet för den sökta hamnverksamheten.

## 2.2 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 2, Bedömda förändringar av miljökonsekvenser.

## 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 46)

##### 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. Det bör omfatta särskilda skyddsåtgärder vid Lovö vattenverk.

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 3. Skyddsåtgärder för Mälaren.

Beträffande Lovö vattenverk har Trafikverket haft ett flertal samrådsmöten med vattenverkets ägare Stockholm Vatten AB, där behovet av kompletterande skyddsåtgärder utretts.

Trafikverket anser att föroreningsrisken inte överskrider vad som kan anses vara obetydligt 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. 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 kommer att ledas till spillvattennätet. Tillfälliga bergupplag på hamnplanen har tagits bort.

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 har synpunkter på rening av dagvatten och kväveförorenat lakvatten (miljökvalitetsnormer för ytvatten och för fisk- och musselvatten). Länsstyrelsen anser att ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen redovisar påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten endast översiktligt och att det saknas motiveringar till de slutsatser som anges samt på vilka underlag man baserar sitt konstaterande att miljökvalitetsnormer inte riskerar att överträdas.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Som ovan angivits kommer inte dagvatten och kväveförorenat lakvatten att släppas ut till Mälaren enligt den lösning som tidigare redovisats.

Trafikverket redovisar såsom bilaga 5, Hantering av bergmassor, en fördjupad redovisning avseende miljökvalitetsnormen för vatten i det aktuella området jämte motiveringar till slutsatsen att miljökvalitetsnormen inte kommer att överträdas.

#### 3.1.1.4

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. Eftersom den samlade påverkan på miljön och allmänna intressen blir betydande även utanför natur- och

kulturresevatnen bör kompensering även aktualiseras enligt 16 kap. 9 § 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**

Vid exploatering ska man alltid i första hand försöka undvika eller minimera påverkan genom att vidta skyddsåtgärder. Trafikverket ställer sig positivt till att i samarbete med Länsstyrelsen och berörda kommuner studera om ytterligare skyddsåtgärder kan vidtas för att minimera intrång och störningar på norra Lovö under byggtiden och drifttiden av hamnen.

För att minimera den negativa påverkan på natur-, kultur-, landskaps- och friluftsvärden har Trafikverket hittills föreslagit att följande åtgärder vidtas:

- För arbetsområden på Lovö ska en återställningsplan tas fram tillsammans med Länsstyrelsen.
- Landskapselement såsom åkerholmar, öppna diken, markslagsavskiljande gränser är viktiga för att bevara det kulturhistoriska landskapet. Därför ska alla gränser för arbetsområden sättas ut tillsammans med Länsstyrelsen.
- Omledning av Fornstigen under byggtiden kommer att planeras och genomföras i samråd med Lovö Hembygdsförening, Statens Fastighetsverk och Länsstyrelsen.
- Trafikverket kommer att verka för att Statens Fastighetsverk avstår från skogsbruk på de marker som i landskapet döljer luftutbytesstationerna och trafikplatsen.
- Trafikverket kommer tillsammans med berörda arrendatorer tillse att pågående jordbruksdrift och djurhållning ska kunna ske utan eller med minsta möjliga störning – både under bygg- och driftskedet.

Trafikverket kommer till den muntliga förberedelsen att redovisa en plan med alla intrång och åtgärder i projektets samtliga berörda reservat. I planen kommer även en redovisning ske av vilka skydds- och kompensatoriska åtgärder som kommer att genomföras. Dessa kommer att vara framtagna i samråd med tillsynsmyndigheten i berörda kommuner.

I fråga om tillämpningen av 7 kap 7 § 3 st samt 16 kap 9 § 3 p miljöbalken med avseende på kompensationsåtgärder gäller följande. Det aktuella hamnområdet är inte beläget inom natur- eller kulturresevat, varför 7 kap 7 § (som för övrigt främst avser skydd för våtmarker samt Sveriges åligganden fågeldirektivet och art- och habitatdirektivet) inte är tillämplig. Kompensationsåtgärder utanför natur- eller kulturresevat med stöd av 16 kap 9 § miljöbalken kan heller inte komma i fråga. Det aktuella markianspråktagandet (för hamnområdet, transportbandet, etc.) sker enligt väglagen. Väglagens jämställande av arbetsplan med tillstånd enligt miljöbalken gäller enbart med avseende på de bestämmelser i miljöbalken som 3 a § väglagen hänvisar till. Eftersom 3 a § väglagen inte hänvisar till 16 kap 9 § miljöbalken, är bestämmelsen inte tillämplig på markianspråktaganden enligt väglagen (jfr NJA 2004 s 88).

Det kan avslutningsvis noteras att Trafikverket, i enlighet med regeringens tillåtlighetsbeslut, bekostar en utredning som syftar till att ett framtida reservat ska bildas på Lovö för att hindra kommande exploatering av markområden på ön. Detta arbete leds av Länsstyrelsen.

#### 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**

Trafikverkets avgränsning av ansökan har noga övervägts, och den avgränsning som Trafikverket valt uppfyller de krav på tydlighet och ändamålsenlighet som anges i miljöbalkens förarbeten. 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 verksamheten och på detta sätt ingå i prövningen. Det finns därmed möjlighet för mark- och miljödomstolen att meddela villkor för denna verksamhet, om så är ändamålsenligt och behövligt.

Oberoende av hur krossverksamheten och transportbandet ska kvalificeras i detta avseende, lämnas i ansökan utförliga redovisningar av såväl krossverksamheten som transportbandet. Dessa redovisningar kompletteras nu med ytterligare uppgifter, genom bilaga 6, Bullerskydd för hamnar. Dessutom har i ansökan och genom detta yttrande lämnats redovisning av de störningar som krossverksamheten och transportbandet genererar, liksom redovisning av skyddsåtgärder som Trafikverket avser att vidta med avseende på båda dessa verksamheter.

#### 3.1.1.6

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

##### **Trafikverkets synpunkter**

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

För hanteringen av farligt gods gäller detaljerad lagstiftning och myndighetsföreskrifter där den bedrivs. Verksamheten i de anslutande hamnarna styrs av de tillstånd som föreligger för den aktuella hamnen. Någon möjlighet och något behov av att i miljökonsekvensbeskrivningen 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 det sker manövrering av fartygen 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.

#### 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 år 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 bergmaterialvolym och vikter samt uppskattad omfattning på byggmaterial som behöver transporteras via hamnen. Vidare har storlek på typfartyg angetts som 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 eller befogat att införa begränsningar som kan medföra suboptimeringar i miljöhänsen eller andra hänsen.

#### 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 vid såväl byggnation som borttagning, 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 klarläggs 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 1.8 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 1.10). 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 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 den tidpunkt Trafikverket angivit i



yrkandet. Trafikverket framställer således dessa yrkanden alternativt, men med förordande av Länsstyrelsens förslag.

#### 3.1.1.13

Rivningsarbeten bör utföras endast 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 riktvärden, 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, 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 industrialanläggning 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 ofrånkomligen 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 norra Lovö 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 ca 2 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 hamnverksamheten vid norra Lovö endast bedrivas kl. 07-18 helgfria måndagar-fredagar. Ytterligare transportkapacitet skulle krävas för utlastning av bergmassor vilket ger en fördyrning på totalt 200-280 miljoner kr. Risk finns att produktionstiden skulle behöva förlängas. För färjetransporterna på norra Lovö innebär det att flexibiliteten förloras och större upplagsytor på land behövs.

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. Därför finns ett incitament för att undvika natt- och helgtrafik.

Behovet av färjetransporter annat än dagtid, helgfri måndag-fredag, är sannolikt större på norra Lovö än vid hamnen vid Sättra.

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 vilket innebär att arbetet beskrivs med motivering till varför det måste genomföras, beräknade bullernivåer, tänkta skyddsåtgärder och hur berörda kommer att informeras.

Trafikverkets kommer att ha en hög ambitionsnivå både när det gäller att minska bullret vid källan och vidta bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet. Möjliga bullerskyddsåtgärder redovisas i bilaga 6, Bullerskydd för hamnar.

Alla föreslagna åtgärder är 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 för 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. 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 definitionen av "annat än tillfällig" innebär ett överskridande av riktvärden i mer än en vecka; villkorsförslaget justeras i enlighet härmed. Vid överskridande av bullernivåer inomhus i mer än en vecka erbjuds boende alternativ vistelse för den period som bullernivåerna överskrids. Luftburet buller åtgärdas dock alltid i första hand, antingen vid källan eller genom fasadåtgärder. Om störningar är tätt återkommande kan ett alternativ vistelse 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 överskridanden 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 23)*

#### **3.1.2.1**

Nämnden avstår från att yttra sig över verksamheten vid norra Lovönorra Lovö på annat sätt än att nämnden är positiv till att tillstånd ges för hamnverksamhet under byggtiden, eftersom hamnverksamheten bidrar till att begränsa antalet transporter med lastbil under byggtiden vilket är positivt då fartygstransporter är mer bränsleeffektiva än lastbilstransporter.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Som nämnden noterar har hamnlösningen tillkommit av miljöskäl. De negativa miljöeffekter som hamnens uppförande, drift och avveckling under en begränsad tid ger upphov till ska ses i belysning av detta.

### **3.1.3** *Miljönämnden i Ekerö kommun (aktbilaga 44)*

#### **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. Avsteg från riktvärdena för buller ska tillämpas med mycket stor försiktighet och i samråd med tillsynsmyndigheten. Nämnden konstaterar att inga bostäder exponeras för ljud över riktvärdena.

### **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 ofrånkomligen att den tid då den bullrande verksamheten kommer att bedrivas måste sträckas ut. Detta leder således till att området och dess omgivning 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 norra Lovönorra Lovö 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 Lovönorra Lovö vilket innebär att projektet förlängs med ca 2 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 hamnverksamheten vid norra Lovönorra Lovö endast bedrivas kl. 07-18 helgfria måndagar-fredagar. Ytterligare transportkapacitet skulle krävas för utlastning av bergmassor vilket ger en fördyrning på totalt 200-280 miljoner kr. Risk finns att produktionstiden skulle behöva förlängas. För färjetransporterna på norra Lovönorra Lovö innebär det att flexibiliteten förloras och större upplagsytor på land behövs.

### **3.1.3.2**

Utsläppen från lak- och dagvattenanläggningar bör minimeras. 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. Tillfälliga bergupplag på hamnplanen har tagits bort.

#### 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 3 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.

Tillsammans med Stockholm Vatten har Trafikverket identifierat en möjlighet till vattenintag på ett annat djup än Lovö vattenverks ordinarie intag. Genom ett sådant intag minskar riskerna för att föroreningar i vattnet ska nå vattenverket. Trafikverket är berett att finansiera en sådan lösning.

#### 3.1.3.4

Nämnden konstaterar att hamnen kommer att etableras i anslutning till Norrby skog, som flitigt används för orientering, naturutflykter, svampplockning m.m., att området vid Koviken inrymmer läger- och fritidsgård samt att scoutstugor inom det planerade hamnområdet avses att flyttas eller rivas.

### **Trafikverkets synpunkter**

I miljökonsekvensbeskrivningen till ansökan för tillfällig hamn på norra Lovö anges ett antal försiktighetsmått som är relevanta för att minska störningar för det rörliga rekreations- och friluftslivet aktiviteter.

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 detaljvgränsningar 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 damask eller annan lösning med minst motsvarande effekt.

För följdverksamhet genomförs följande:

- Bandtransportören kommer att tackas.
- 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.
- Där krossning ovan jord blir aktuellt kommer villkor för omgivningspåverkan att innehålls.
- 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 olägenheter, för merparten av de aktiviteter som nämnden nämner, minskar betydligt.

För scoutverksamheterna vid Koviken söker Trafikverket alternativ lokal på Lovö i samråd med Statens Fastighetsverk.

### **3.1.4 Naturvårdsverket (aktbilaga 45)**

#### **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 och att anlägga en sjöledning för borttransport av process- och dränvatten 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 prövas utifrån det ingivna underlaget och menar att Trafikverket behöver komplettera underlaget med en beskrivning av den samlade verksamhetens miljökonsekvenser. Den samlade prövningen behöver hantera alla centrala frågor 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 helhetsyn, 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 samverkande störningsmoment för 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 yrkanden i målet om uttag av ytvatten samt nedläggning av sjöledning bör tillföras mål M 3346-11 istället för detta mål. Båda verksamheterna 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 arbetena 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 [bilaga 7](#), Masshanteringsplan (), som tagits fram tillsammans med Länsstyrelsen i enlighet med villkor 4 i regeringens tillåtlighetsbeslut. Ungefär 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 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 tillståndspflicht. 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 hamnarna tillfälligt 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 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 snedvrída 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 förutsättas 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 tröds för när. Som framgår av Masshanteringsplanen (bilaga 7) finns en naturlig efterfrågan i närområdet på 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 tillåtlighetsbeslut. Mot denna bakgrund saknas utrymme för någon annan bedömning i fråga om hamnarnas tillåtlighet och lokalisering än de bedömningar som i dessa frågor gjorts och görs enligt väglagen. Trafikverket redovisar – trots detta – i målet fullt underlag för lokaliserings- och tillåtlighetsbedömningar. Med ansökan har ingivits Lokaliseringsutredning av tillfälliga hamnar (bilaga 6 till Tillståndsansökan Tillfälliga hamnar, MKB för tillfällig hamn på norra Lovö).

#### 3.1.4.6

Naturvårdsverket yrkar att domstolen förelägger Trafikverket att komplettera ansökan om tillstånd till vattenverksamhet vid hamnarna. Tillståndsprövning av den ansökta 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 inte 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 att särskilt verka för 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 produktionskedet 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 tydligt 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 att 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 längsta tid för samtliga vattenverksamheter om tio år (yrkande 1.7). Några ytterligare begränsningar än de som framgår av det justerade yrkandet, villkorsförslaget och beskrivningarna 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 8](#) 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 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 fortsätter arbetet med 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 till muntlig förberedelse och huvudförhandling att närmare kunna beskriva vad som avses kontrolleras, syftet med kontrollerna och hur uppföljning, redovisning och åtgärder planeras hanteras.

#### 3.1.4.10

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 försiktighetsmått relaterade till störningar och risker. Dessa kompletteras i bilaga 1, Kompettering norra Lovö, bilaga 3 avseende skyddsåtgärder för Mälaren och bilaga 6 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 inte 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 att särskilt verka för 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 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 ytterligare preciseringar, begränsningar eller restriktioner kan – om rätten så skulle anse det vara nödvändigt – ske genom meddelande av villkor.

#### 3.1.4.11

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 till 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 norra Lovö 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 hamnverksamheten vid norra Lovö endast bedrivas kl. 07-18 helgfria måndagar-fredagar. Ytterligare transportkapacitet skulle krävas för

utlastning av bergmassor vilket ger en fördyrning på totalt 200-280 miljoner kr. Risk finns att produktionstiden skulle behöva förlängas. För färjetransporterna på norra Lovö innebär det att flexibiliteten förloras och större upplagsytor på land behövs.

Trafikverket delar inte uppfattningen att Trafikverkets skyldigheter att vidta skyddsåtgärder sätts ur spel för närboende som tackat nej till alternativ vistelse. 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.

#### 3.1.4.12

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 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.

#### 3.1.4.13

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 på norra Lovö 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 små negativa konsekvenser bedöms uppstå för vattenkvaliteten vid hamnen eller i Mälaren i stort. Konsekvenserna av grumling från botten sediment 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 utsläpp – för vilket risken bedöms som liten - är bedömningen baserad på årsmedelvärden att miljökvalitetsnormerna för polycykliska aromatiska kolväten inte överskrids. Miljökvalitetsnormerna för prioriterade ämnen, från uppgrumlande sediment, bedöms inte överskridas. Sammanfattningsvis är bedömningen att verksamheten inte kommer att hindra att miljökvalitetsnormen för kemisk ytvattenstatus uppnås i vattenförekomsten Mälaren-Stockholm.

För hamnens driftskede kommer inte något dagvatten att tillföras Mälaren, utan allt dagvatten från hamnområdet kommer att ledas till spillvattennätet. 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 damask som når ner i lastutrymmet eller annan lösning med minst motsvarande effekt 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 4](#), Miljökvalitetsnormer för vatten.

### **3.1.5 Riksantikvarieämbetet (aktbilaga 18)**

#### **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 stänglas och innanför dessa områden får ingen verksamhet ske. Val av områden som ska stänglas 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. Eventuella åtgärder på det lokala vägnätet vid anläggandet



av hamnarna på Lovö bör hanteras med stort hänsynstagande till kulturmiljön och den berörda vägens befintliga karaktär.

#### **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.

Vägen till hamnen på norra Lovö kommer att behöva förstärkas. Nuvarande vägnät har för låg bärighet. Trafikverket kommer i samråd med Länsstyrelsen och Lovö Norra Vägsamfällighet genomföra förstärkningsåtgärder men så att den kulturhistoriska karaktären bevaras - både vad gäller landskapet och vägnätet. Hänsyn till vägens placering i landskapet kommer att iakttas, både vad gäller plan och profil. Den ursprungliga väglinjen kommer inte att ändras men vägkroppen behöver byggas om och förstärkas. Vid projekteringen kommer den kulturhistoriska karaktären att bibehålls främst vad gäller profil, materialval och diken.

Trafikverket kommer att ta fram ett antikvariskt kontrollprogram för byggtiden i nära dialog mellan Trafikverket och länsstyrelsens kulturmiljöenhet. Trafikverket föreslår därför att denna dialog snarast påbörjas.

Efter byggtiden kommer området att återställas enligt framtagna återställningsplaner. För att återställa landskapet kommer tillfälliga vägar att tas bort.

### **3.1.6 Sjöfartsverket (aktbilaga 36)**

#### **3.1.6.1**

Sjöfartsverket anger att verket inte kan lämna ett reservationslöst yttrande eftersom Trafikverket i ansökan inte har gett 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.

Med reservation för ändrad uppfattning när komplettering av kartmaterialet skett anser Sjöfartsverket att hamnläget kan accepteras, förutsatt att föreslagna åtgärder vidtas.

#### **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 farledens sträckning mellan Hässelbyholme och Jan-Pers holme enligt Trafikverkets förslag kommer att uppfylla villkoren för fartbegränsning.

### **Trafikverkets synpunkter**

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

#### 3.1.6.6

Sjöfartsverket anser att förslaget till utmärkning av den tillfälliga hamnen under driftfasen är lämpligt.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket noterar synpunkten.

#### 3.1.6.7

Sjöfartsverket påpekar att sjöfarten i farled 912 är utpekad som riksintresse för sjöfarten och pågår dygnet runt under hela året. Verket förutsätter att sjötrafikens framkomlighet inte påverkas under utläggningen av ledningen. Arbetsområdet ska tydligt märkas ut för att förhindra påsegling, den effektiva tiden för förläggning av ledningen bör minimeras och arbetet bör utföras tidigt under våren då sjöfarten är som minst. Där ledningen korsar farleden bör denna korsning ske i så rät vinkel som möjligt.

### **Trafikverkets synpunkter**

Vid ledningsutläggningen i farled 912 mellan Lovö och Blackeberg Grimsta ska arbetet tydligt märkas ut. Ledningen ska korsa farleden i så rät vinkel som möjligt. Om möjligt kommer ledningen att läggas under tidig vår men någon utfästelse av detta kan inte ges av produktionsmässiga skäl. Om ledningsläggningen fördröjs kan det medföra stor tidspåverkan på projektet.

### 3.1.6.8

Sjöfartsverket bedömer att förläggningen av ledningen kan medföra behov av tillfällig avlysning av farleden 912 för sjöfarten. Ansökan bör lämnas hos Sjöfartsverket i god tid för att samråd ska kunna ske med berörda verksamheter.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Om Sjöfartsverket bedömer behov av avstängning av farled 912 i samband med utläggningen av ledningen kommer en ansökan om detta inlämnas till Sjöfartsverket i god tid före arbetet påbörjas.

## **3.1.7        *Statens maritima museer (aktbilaga 25)***

### 3.1.7.1

Statens maritima museer konstaterar efter undersökning av verksamhetsområdet för hamnen och den sjöförlagda ledningen att det finns en fast fornlämning i ledningssträckningen. Statens maritima museer 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 den fasta fornlämningen.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har kontakt med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet när det gäller fornlämningar för hela projektet inklusive ledningssträckning.

## **3.1.8        *Stockholm Vatten AB (aktbilaga 43)***

### 3.1.8.1

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. Dock behöver de förtydliganden, bl a avseende redovisade skyddsåtgärder, som ges i denna inlägga även beaktas. 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 5 Hantering av bergmassor. Sammanställning av planerade skyddsåtgärder redovisas i bilaga 3 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. Detta regleras i annan författning och uppgifterna lämnas för information.

### 3.1.8.3

Bolaget påpekar att det i sunden mellan Hässelby holme och Hässelby strand respektive Kärsön och Nockeby finns huvudvattenledningar upplagda på påldäck av trä en bit över botten. Bolaget anser att Trafikverket vid val av farled säkerställer sjöledningens läge i plan och profil samt eventuell påverkan på ledningar och dess konstruktioner.

#### **Trafikverkets synpunkter**

I samband med kompletterande sjömätningar vid särskilda passager kommer sundet mellan Hässelby holme och Hässelby strand att mätas.

### 3.1.8.4

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**

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. Tillfälliga bergupplag på hamnplanen har tagits bort.

### 3.1.8.5

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 också 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. Krav på dubbelbottnade fartyg ställs endast vid oljetransporter. De fartygstyper som här är aktuella har oftast ett slutet lastrum och tankanläggningen i dubbla fack. De krav som Transportstyrelsen ställer i dessa farleder får anses vara tillräckliga.

En sammanställning av planerade skyddsåtgärder för Östra Mälarens vattenskyddsområde redovisas i bilaga 3 Skyddsåtgärder för Mälaren.

#### 3.1.8.6

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.

#### 3.1.8.7

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 kväveföreningar 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 liksom dränvatten kommer att ledas till spillvattennätet.

#### 3.1.8.8

Bolaget upplyser om att den normala vattenströmmen i Mälaren är österut medan intagen till vattenverket ligger väster om föreslagen dragning av Förbifart Stockholm. Hamnen vid norra Lovö ligger under stor del av året nedströms (öster om) vattenintagen till vattenverket på Lovö. Tidvis kan dock vattenströmmen gå västerut mot vattenintaget.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket noterar Stockholm Vattens upplysning.

#### 3.1.8.9

I teknisk beskrivning bör det anges att den avloppsledning som ska avleda process- och dränvatten till Bromma reningsverk även ska leda dagvatten från bergupplaget på hamnplan.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Det tillfälliga bergupplaget på hamnplanen har tagits bort.

### 3.1.9 *Transportstyrelsen (aktbilaga 25)*

#### 3.1.9.1

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 och påverkan av is för transporter 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 förslag till eventuella åtgärder och en handlingsplan bör genomföras 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.

#### 3.1.9.2

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

#### **Trafikverkets synpunkter**

Placering av kajer för de tre hamnarna som är angivna i ansökan till mark- och miljödomstolen är gjord 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 Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

#### 3.1.9.3

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

#### 3.1.9.4

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.

#### 3.1.9.5

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.

#### 3.1.9.6

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.

#### 3.1.9.7

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.

#### 3.1.9.8

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

#### **Trafikverkets synpunkter**

Sjöfartsverket kommer att få samtliga data från de kompletterande sjömätningarna.

#### 3.1.9.9

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

#### **Trafikverkets synpunkter**

Avfallshanteringsplan för hamnarna kommer att upprättas.

### 3.1.9.10

Transportstyrelsen anser att förläggningen av den tillfälliga avloppsledningen bör ske så att påverkan för sjötrafiken minimeras och att den inte bör förläggas i områden där t ex ankring förväntas ske. Ledningen bör korsa farleden så vinkelrätt som möjligt. Eventuella ankringsförbud bör begränsas i sin omfattning för att minimera påverkan för sjöfarten. Skyltning ska ske enligt Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2007:19) om sjövägsmärken.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Ledning kommer att läggas tvärs farleden. Frågan om ankringsförbud avgörs i samråd med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

### **3.1.10**      *Remissinstanser som avstått från yttrande*

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

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

### **3.2.1**              *Stockholms kommun (aktbilaga 17)*

#### 3.2.1.1

Kommunen tillstyrker att tillstånd ges för anläggande och drift av tillfällig hamn i det föreslagna läget, liksom för anläggande av sjöledning.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket noterar kommunens ståndpunkt.

### **3.2.2**              *Barkarby 3:15, Wolfgang Hansson (aktbilaga 37)*

#### 3.2.2.1

Fastighetsägaren anser att anläggandet av en hamn på norra Lovö riskerar att generera mycket störande ljud i den idag fridfulla miljön. Även ljud som ligger under gränsvärden kan uppfattas som mycket störande och innebär en oacceptabel försämring av livs- och boendekvaliteten.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

#### 3.2.2.2

Fastighetsägaren vill att Trafikverket innan bygget startar garanterar att ta på sig kostnaderna för eventuella skador på fastigheten och garanterar att betala skadestånd för eventuella olägenheter.



### **Trafikverkets synpunkter**

Eventuella ersättningsanspråk för skador och störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

### **3.2.3 Hogsta GA:1 (aktbilaga 27 föreningen, 20 och 22 fastighetsägare)**

#### **3.2.3.1**

Föreningen tar råvatten ur sundet mellan Lambarudd och Grubbholmen för produktion av dricksvatten för tio medlemmars räkning. Föreningen menar att det finns stor risk att vattnet blir odrickbart på grund av utsläpp av farliga kemikalier från fartygstrafiken och/eller att anläggningens filter blir igensatta av slam och mikroskopiska partiklar från renspolningen av krossade massor. Föreningen kräver att om anläggningens dricksvatten blir otjänligt ska Trafikverket ersätta den nuvarande vattentakten med samma eller bättre dricksvatten än det vatten som finns idag.

### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnverksamheten ska följas upp genom ett kontrollprogram som, i enlighet med föreslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Kunskapen om samfällighetens vattenintag har framkommit i samband med domstolens kungörelse och är därför inte tidigare beskriven i ansökan. En av de parametrar som kommer att behöva kontrolleras, och åtgärder eventuellt vidtas, är grumling utanför hamnområdet. I samband med denna kontroll behöver anläggningar som skulle kunna påverkas uppmärksammas.

Eventuella ersättningsanspråk för skador och störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

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 förorenings spridning från dessa.

### **3.2.4 Hogsta 4:3, Helena Björnum m fl (aktbilaga 20)**

#### **3.2.4.1**

Fastighetsägarna befarar att lera och sediment rörs upp från sjöbotten till följd av fartygstransporterna och påverkar fastighetens dricks- och badvatten, vilket tas från samfällighetens anläggning.

### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnverksamheten ska följas upp genom ett kontrollprogram som, i enlighet med föreslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Kunskapen om samfällighetens vattenintag har framkommit i samband med domstolens kungörelse och är därför inte tidigare beskriven i ansökan. En av de parametrar som kommer att behöva kontrolleras, och åtgärder eventuellt vidtas, är grumling utanför hamnområdet. I samband med denna kontroll behöver anläggningar som skulle kunna påverkas uppmärksammas.

Eventuella ersättningsanspråk för skador och störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### 3.2.4.2

Fastighetsägarna befarar att stenkrossdamm är mycket flyktigt och kan hamna i vattnet med okända konsekvenser för dricksvattnet.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket är medvetet om risken och planerar att vidta åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg med damask som når ner i lastutrymmet eller annan lösning med minst motsvarande effekt. Allt dagvatten samlas upp och leds till reningsverk.

#### 3.2.4.3

Fastighetsägarna befarar att trafiken på fastighetens tillfartsväg kommer att öka genom byggtrafik, med minskad framkomlighet som följd.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Byggtrafik till och från hamnen kommer i huvudsak att ske via hamnens färjeramp.

#### 3.2.4.4

Fastighetsägarna vill ha kompensation för att den fridfulla boendemiljö som idag råder kommer att försämrats.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

### **3.2.5 *Hogsta 4:6, Erkki Thorsén m fl (aktbilaga 26)***

#### 3.2.5.1

I bullerutredningen förefaller det som att Trafikverket struntat i fastigheterna på Lambarudd väster om Lambarö vattenskidklubbs stuga eller lagt en textplatta tvärs över Lambarudd så att det inte går att se vilka bullerstörningar fastigheten kommer att utsättas för.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Området ligger utanför de områden som bullerberäkningen omfattar och ligger inte över några riktvärden.

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

### 3.2.5.2

Fastighetsägarna anser att anläggandet, driften och avvecklingen av hamnen kommer att påverka starkt, genom bullrig miljö. Fastighetsägarna önskar kompensation med den summa som taxeringsvärdet sänks.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

Eventuella ersättningsanspråk för skador och störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

### 3.2.5.3

Fastighetsägarna befarar att fastighetens dricksvatten, som tas via samfällighetsföreningens anläggning, riskerar att bli odrickbart på grund av utsläpp från fartygstrafiken och den ökade slamhalten och stofthalten i Lambarfjärden. Fastighetsägarna anser att Trafikverket i så fall är skyldigt att ersätta vattentäkten.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnverksamheten ska följas upp genom ett kontrollprogram som, i enlighet med föreslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Kunskapen om samfällighetens vattenintag har framkommit i samband med domstolens kungörelse och är därför inte tidigare beskriven i ansökan. En av de parametrar som kommer att behöva kontrolleras, och åtgärder eventuellt vidtas, är uppgrumling av vattenmassan utanför hamnområdet. I samband med denna kontroll behöver anläggningar som skulle kunna påverkas uppmärksammas.

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.

Eventuella ersättningsanspråk för skador och störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

### 3.2.5.4

Fastighetsägarna befarar att fisken kan försvinna eller bli oätlig, och att husbehovsfisket därigenom kommer att riskera skadas. Fastighetsägarna vill ha kompensation för den kostnadsökning det innebär att istället behöva köpa fisk, om så sker.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kan idag inte förutse att fastigheten ska drabbas av några skador till följd av den tillståndssökta verksamheten. Eventuella ersättningsanspråk för skador och störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### 3.2.5.5

Fastighetsägarna anser att de redan idag är störda av fartygstrafiken med Jehanders sandpråmar samt fartygstransporter med flis till Hässelby värmeverk med sitt slammer och strålkastarbelysning vid lossning. Den planerade fyren med sektorsbelysning i närheten av det bästa badberget och de planerade fartygstransporterna anser fastighetsägarna berättiga till kompensation för värdeminskning med det belopp som taxeringsvärdet sänks.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kan idag inte förutse att fastigheten ska drabbas av några skador till följd av den tillståndssökta verksamheten. Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### 3.2.5.6

Den tillfartsväg som betjänar fastigheten (ingående i Lovö Norra Vägsamfällighet) befarar fastighetsägarna kommer att få minskad framkomlighet och drabbas av ökade kostnader. Fastighetsägaren önskar ha ersättning för de kostnader som uppstår på grund av framkomlighetsproblem på vägen.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Byggtrafik till och från hamnen kommer i huvudsak att ske via hamnens färjeramp. Fastighetsägarens synpunkter synes avse förhållanden som är hänförliga till byggandet av vägen, och inte till byggandet, drift eller rivning av hamnarna. Eventuella ersättningsanspråk för skador och störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### 3.2.5.7

Fastighetsägarna begär kompensation för de kostnader och eventuella hälsoproblem som uppstår på grund av den tillfälliga hamnen och transporterna till och från denna samt ersättning för värdeminskning av fastigheten med det belopp som motsvarar sänkningen av taxeringsvärdet.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Störningar av nu aktuellt slag som kan uppstå för närboende kommer att tas omhand inom ramen för vägbyggnadsprojektet genom dialog och informationsinsatser. Eventuella ersättningsanspråk för skador och störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

### **3.2.6**      *Hogsta 4:7, Göran Fagerberg (aktbilaga 38)*

#### 3.2.6.1

Fastighetsägaren anser att diesel-, olje- och avgasutsläpp från lastfartygen riskerar att kraftigt försämra kvaliteten på Lambarudds dricksvatten. Fastighetsägaren anser dessutom att stendamm samt uppgrumlat slam riskerar att sugas in i vattenintaget och göra dricksvattnet hälsovådligt, samt

att föroreningar i vattnet kan komma att skada tvättmaskin, diskmaskin, varmvattenberedare, etc. Om fastighetsvärdet sänks på grund av vattenföroreningar och vid eventuella hälsoproblem kommer fastighetsägaren att begära ersättning från Trafikverket.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnverksamheten ska följas inom ett kontrollprogram som, i enlighet med föreslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Kunskapen om samfällighetens vattenintag har framkommit i samband med domstolens kungörelse och är därför inte tidigare beskriven i ansökan. En av de parametrar som kommer att behöva kontrolleras, och åtgärder eventuellt vidtas, är grumling utanför hamnområdet. I samband med denna kontroll behöver anläggningar, som skulle kunna påverkas, uppmärksammas.

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.

Trafikverket är medvetet om risken spridning av stendamm och planerar att vidta åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg med damask som når ner i lastutrymmet eller annan lösning med minst motsvarande effekt.

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### **3.2.6.2**

Fastighetsägaren befarar att vattenverksamheterna vid hamnen kan komma att medföra luftburet buller till Lambarudd. På kartorna i arbetsplanen har det placerats en textplatta över Lambarudd. Åtgärder kommer att behövas för att minska de bullerstörningar som kommer att uppstå på Lambarudd. Om verksamheterna medför sänkt fastighetsvärde eller hälsoproblem kommer ersättning att begäras.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Området ligger utanför de områden som bullerberäkningen omfattar och ligger inte över några riktvärden.

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

### 3.2.6.3

Fastighetsägaren anger att enligt arbetsplanen kommer Lambaruddsvägen att trafikeras av ett stort antal tyngre arbetsfordon, vilket medför att det kommer att bli svårt att passera. Om framkomlighetsproblem uppstår till och från hemmet kommer ersättning att begäras.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Framkomlighet på vägarna på Lovö är ingen följdverksamhet till den hamnverksamhet som omfattas av ansökan. Byggtrafik till och från hamnen kommer att ske via hamnens färjeramp.

Fastighetsägarens synpunkter synes därför avse förhållanden som är hänförliga till byggandet av vägen, och inte till byggandet, drift eller rivning av hamnarna. Störningar av nu aktuellt slag som kan uppstå för närboende kommer att tas omhand inom ramen för vägbyggnadsprojektet genom dialog och informationsinsatser. Markskador och liknande kommer att regleras genom projektets markförhandlarorganisation. Någon ersättningsgill skada kan i alla händelser inte förutses som berättigar fastighetsägaren till ersättning inom ramen för detta mål. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

### 3.2.6.4

Om fastighetsvärdet sänks på grund av vattenföroreningar och buller, vid eventuella hälsoproblem samt vid framkomlighetsproblem kommer fastighetsägaren att begära ersättning från Trafikverket.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

## **3.2.7 Hogsta 4:8, Sven Faringer (aktbilaga 29)**

### 3.2.7.1

Fastighetsägaren anser att diesel-, olje- och avgasutsläpp från lastfartygen riskerar att kraftigt försämra kvaliteten på Lambarudds dricksvatten. Fastighetsägaren anser dessutom att stendamm samt uppgrumlat slam riskerar att sugas in i vattenintaget och göra dricksvattnet hälsovådligt, samt att föroreningar i vattnet kan komma att skada tvättmaskin, diskmaskin, varmvattenberedare, etc. Om fastighetsvärdet sänks på grund av vattenföroreningar och vid eventuella hälsoproblem kommer fastighetsägaren att begära ersättning från Trafikverket.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnverksamheten ska följas upp genom ett kontrollprogram som, i enlighet med föreslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Kunskapen om samfällighetens vattenintag har framkommit i samband med domstolens kungörelse och är därför inte tidigare beskriven i ansökan. En av de parametrar som kommer att behöva kontrolleras, och åtgärder eventuellt vidtas, är grumling utanför hamnområdet. I samband med denna kontroll behöver anläggningar, som skulle kunna påverkas, uppmärksammas.

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.

Trafikverket är medvetet om risken för att stendamm sprids och planerar att vidta åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg med damask som når ner i lastutrymmet eller annan lösning med minst motsvarande effekt.

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### 3.2.7.2

Fastighetsägaren befarar att vattenverksamheterna vid hamnen kan komma att medföra luftburet buller till Lambarudd. På kartorna i arbetsplanen har det placerats en textplatta över Lambarudd. Åtgärder kommer att behövas för att minska de bullerstörningar som kommer att uppstå på Lambarudd. Om verksamheterna medför sänkt fastighetsvärde eller hälsoproblem kommer ersättning att begäras.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Området ligger utanför de områden som bullerberäkningen omfattar och ligger inte över några riktvärden.

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### 3.2.7.3

Fastighetsägaren anger att enligt arbetsplanen kommer Lambaruddsvägen att trafikeras av ett stort antal tyngre arbetsfordon, vilket medför att det kommer att bli svårt att passera. Om framkomlighetsproblem uppstår till och från hemmet kommer ersättning att begäras.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Byggtrafik till och från hamnen kommer att ske via hamnens färjeramp. Fastighetsägarens synpunkter synes avse förhållanden som är hänförliga till byggandet av vägen, och inte till byggandet, drift eller rivning av hamnarna. Störningar av nu aktuellt slag som kan uppstå för närboende kommer att tas omhand inom ramen för vägbyggnadsprojektet genom dialog och informationsinsatser. Markskador och liknande kommer att regleras genom projektets markförhandlingsorganisation. Någon ersättningsgill skada kan i alla händelser inte förutses som berättigar fastighetsägaren till ersättning inom ramen för detta mål.

#### 3.2.7.4

Fastighetsägaren anser att det finns risk för att fiskbeståndet drabbas genom stendamm och föroreningar från lastfartyg, och därmed drabba fastighetens fiskerätt. För skador som innebär att fiskerätten inte längre kan utnyttjas kommer ersättning att begäras.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kan idag inte förutse att fastigheten ska drabbas av några skador till följd av den tillståndssökta verksamheten. Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### 3.2.7.5

Fastighetsägarna begär kompensation för de kostnader och eventuella hälsoproblem som uppstår på grund av den tillfälliga hamnen och transporterna till och från denna samt ersättning för värdeminskning av fastigheten.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

### **3.2.8 *Hogsta 4:10, Per Björnhammar, m fl (aktbilaga 28)***

#### 3.2.8.1

I den bullerutredning som gjorts finns ingen analys av de fastigheter som ligger väster om Lambarö vattenskidklubbs anläggning. Fastighetsägarna menar att fastigheten ligger nära hamnen att den kommer att påverkas av arbetet vid hamnen i form av bullerstörningar och föroreningar av luft och vatten. Fastighetsägarna anser att de bör kompenseras för störningarna och för att värdet på fastigheten sänks.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Området ligger utanför de områden som bullerberäkningen omfattar och ligger inte över några riktvärden.

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### 3.2.8.2

Fastighetsägarna menar att dricksvattnet - genom den gemensamma reningsanläggningen för dricksvatten – riskerar att bli märkbart försämrat eller odrickbart på grund av utsläpp från fartygstrafiken samt ökad slam- och stofthalt i Lambarfjärden. Om så skulle ske anser fastighetsägarna att Trafikverket är ersättningsskyldigt.



### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnverksamheten ska följas inom ett kontrollprogram som, i enlighet med föreslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Kunskapen om samfällighetens vattenintag har framkommit i samband med i kungörelse och är därför inte tidigare beskriven i ansökan. En av de parametrar som kommer att behöva kontrolleras, och åtgärder eventuellt vidtas, är utanför hamnområdet. I samband med denna kontroll behöver anläggningar, som skulle kunna påverkas uppmärksammas.

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.

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### **3.2.8.3**

Fastighetsägarna anser att de redan idag är störda av fartygstrafiken med Jehanders sandpråmar samt fartygstransporter med flis till Hässelby värmeverk med sitt slammer och strålkastarbelysning vid lossning. Den planerade fyren med sektorsbelysning i närheten av det bästa badberget och de planerade fartygstransporterna anser fastighetsägarna berättiga till kompensation för värdeminskning av fastigheten.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kan idag inte förutse att fastigheten ska drabbas av några skador till följd av den tillståndssökta verksamheten. Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### **3.2.8.4**

Fastighetsägaren anger att Lambaruddsvägen kommer att trafikeras av ett stort antal tyngre arbetsfordon, vilket medför framkomlighetsproblem. Om framkomlighetsproblem uppstår kommer ersättning att begäras.

### **Trafikverkets synpunkter**

Byggtrafik till och från hamnen kommer att ske via hamnens färjeramp. Fastighetsägarens synpunkter synes avse förhållanden som är hänförliga till byggandet av vägen, och inte till byggandet, drift eller rivning av hamnarna. Störningar av nu aktuellt slag som kan uppstå för närboende kommer att tas omhand inom ramen för vägbyggnadsprojektet genom dialog och informationsinsatser. Markskador och liknande kommer att regleras genom projektets markförhandlarorganisation. Någon ersättningsgill skada kan i alla händelser inte förutses som berättigar fastighetsägaren till ersättning inom ramen för detta mål.

### 3.2.8.5

Fastighetsägarna begär kompensation för de kostnader och eventuella hälsoproblem som uppstår på grund av den tillfälliga hamnen och transportererna till och från denna samt ersättning för värdeminskning av fastigheten.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

## **3.2.9 Hogsta 4:12, Maud Liljegren (aktbilaga 22, 39)**

### 3.2.9.1

Fastighetsägaren menar att Lambarudd är ett mycket tyst och uppskattat rekreativområde, men att verksamheterna vid hamnen kan komma att medföra luftburet buller till Lambarudd. I bullerutredningen förefaller det som att Trafikverket struntat i fastigheterna på Lambarudd; man har antingen slutat med mätningarna vid Lambarö vattenskidsklubbs stuga, eller lagt en textruta tvärs över Lambarudd så att det inte går att se vilka bullerstörningar fastigheten kommer att utsättas för.

Åtgärder kommer att behövas för att minska bullerstörningarna. Vid eventuellt sänkt fastighetsvärde på grund av buller från passerande fartyg etc. kommer ersättning att begäras.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Området ligger utanför de områden som bullerberäkningen omfattar och ligger inte över några riktvärden.

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

### 3.2.9.2

Fastighetsägaren anser att diesel-, olje- och avgasutsläpp från lastfartygen riskerar att kraftigt försämra kvaliteten på det dricksvatten som tas vid Lambarudd. Fastighetsägaren anser dessutom att stendamm samt uppgrumlat slam riskerar att sugas in i vattenintaget och göra dricksvattnet hälsovådligt, samt att föroreningar i vattnet kan komma att skada tvättmaskin, diskmaskin, varmvattenberedare, etc. Fastighetsägaren befarar att sprängstenen kan ha radioaktivt innehåll. Om fastighetsvärdet sänks på grund av vattenföroreningar och vid eventuella hälsoproblem kommer fastighetsägaren att begära ersättning från Trafikverket.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnverksamheten ska följas inom ett kontrollprogram som, i enlighet med föreslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Kunskapen om samfällighetens vattenintag har framkommit i samband med i kungörelse och är därför inte tidigare beskriven i ansökan. En av de parametrar som kommer att behöva kontrolleras, och åtgärder eventuellt vidtas, är utanför hamnområdet. I samband med denna kontroll behöver anläggningar som skulle kunna påverkas uppmärksammas.

Trafikverket avser också att, i enlighet med föreslagna villkor i ansökan, i samband med upphandling av fartygstransporter ställa miljökrav på fartygen för att minska risken för föroreningsspridning från dessa.

Trafikverket är medvetet om risken att stendamm sprids och planerar att vidta åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg med damask som når ner i lastutrymmet eller annan lösning med minst motsvarande effekt.

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

### 3.2.9.3

Fastighetsägaren anser att sektorljusfyren som kommer att placeras på Lambarudd kommer att verka störande.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kan idag inte förutse att fastigheten ska drabbas av några skador till följd av den tillståndssökta verksamheten. Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

### 3.2.9.4

Fastighetsägaren befarar att fågellivet (bl.a. brun kärrhök, fiskgjuse samt sim- och dykänder) kommer att påverkas.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket avser att ta fram ett ekologiskt kontrollprogram. Vilka fågelarter som ska följas upp i programmet kommer att beslutas tillsammans med tillståndsmyndigheten.

### 3.2.9.5

Fastighetsägaren befarar att samfällighetens brygganläggningar kan ta skada av svall från fartygstrafiken.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har låtit utföra beräkningar av vilken vågverkan som kan uppstå till följd av fartygstrafiken, bilaga 7 till Miljökonsekvensbeskrivning Malmviken. Denna visar att den blir så liten att det inte finns risk för stranderosion eller skador på bryggor.

### 3.2.9.6

Fastighetsägaren befarar att stendamm kan skada vattenintaget vid Lovö vattenverk, fastighetsägarens gemensamhetsanläggning för dricksvatten, fisk och andra vattenlevande organismer med gälar.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket planerar att vidta åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg via damask.

Någon risk att stendamm från hamnverksamheten når Lovö vattenverk finns därför inte, vare sig luftburet eller som grumling i vatten.

### 3.2.9.7

Fastighetsägaren befarar att störningar kommer att uppstå för det rörliga rekreations- och friluftslivet.

#### **Trafikverkets synpunkter**

I miljökonsekvensbeskrivningen till ansökan för tillfällig hamn på norra Lovö anges ett antal försiktighetsmått som är relevanta för att minska störningar för det rörliga rekreations- och friluftslivet aktiviteter.

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 miljökonsekvensbeskrivning 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 damask 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.
- Där krossning ovan jord blir aktuellt kommer villkor för omgivningspåverkan innehålls.
- 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 olägenheter, för merparten av de aktiviteter som nämnden nämner, minskar betydligt.

#### 3.2.9.8

Fastighetsägaren anger att Lambaruddsvägen kommer att trafikeras av ett stort antal tyngre arbetsfordon, vilket medför framkomlighetsproblem. Om framkomlighetsproblem, skador eller ökade driftkostnader uppstår kommer ersättning att begäras. Fastighetsägaren anser att Trafikverket bör åläggas att anlägga cykel-, gång- och ridvägar och att befintlig väg måste förstärkas.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Byggtrafik till och från hamnen kommer att ske via hamnens färjeramp. Trafikverket arbetar med att planera för alternativa gång- och ridvägar på grund av den barriär som hamnen och etableringsområdet kommer att innebära i skogsområdet mellan åkern och Mälaren.

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### 3.2.9.9

Fastighetsägaren anser att det finns risk för att fiskbeståndet drabbas genom miljögifter härrörande från Trafikverkets verksamhet, och därmed drabba fastighetens fiskerätt. För skador som innebär att färsk fisk istället måste inköpas från en annan del av Mälaren kommer ersättning att begäras.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kan idag inte förutse att fastigheten ska drabbas av några skador till följd av den tillståndssökta verksamheten. Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

### 3.2.9.10

Fastighetsägaren begär kompensation för de kostnader och eventuella hälsoproblem som uppstår på grund av den tillfälliga hamnen och transportererna till och från denna samt ersättning för värdeminskning av fastigheten.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning för störningar kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

## **3.2.10 Hogsta 4:17, Ingrid Oldfeldt m fl (aktbilaga 32)**

### 3.2.10.1

Fastighetsägarna menar att verksamheten kommer att påverka ett idag orört naturområde och att möjligheterna att återställa mark och miljö till ursprungligt skick blir omöjligt. Fastighetsägarna menar att Trafikverket ska åläggas att använda teknik som minimerar skadeverkningarna vad gäller vattenförorening, bullerstörning, luftförorening och markförstörelse.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kommer att planera för och återställa marken i området som upptas av hamnen till ursprungligt skick så långt det är möjligt. Trafikverket föreslår att detta regleras i en återställningsplan som tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten före hamnen anläggs. I övrigt har Trafikverket ingen erinran mot den framförda synpunkten.

### 3.2.10.2

Fastigheten har ett vattenintag strax nedströms den planerade hamnen, och befarar att vattnet kan komma att förorenas av stendamm, slam och drivmedel eller annat miljöfarligt gods.

Fastighetsägarna menar att de ska hållas skadeslösa.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnverksamheten ska följas upp genom ett kontrollprogram som, i enlighet med föreslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Kunskapen om samfällighetens vattenintag har framkommit i samband med i kungörelse och är därför inte tidigare beskriven i ansökan. En av de parametrar som kommer att behöva kontrolleras, och åtgärder eventuellt vidtas, är grumling utanför hamnområdet. I samband med denna kontroll behöver anläggningar som skulle kunna påverkas uppmärksammas.

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 förorenings-spridning från dessa.

Trafikverket är medvetet om risken att stendamm sprids och planerar att vidta ordentliga åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg med damask som når ner i lastutrymmet eller annan lösning med minst motsvarande effekt.

Eventuella ersättningsanspråk för störningar under byggtiden kommer att hanteras i första hand genom projektets markförhandlingsorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

#### 3.2.10.3

Fastighetsägarna befarar att verksamheterna vid hamnen kommer att medföra kraftiga bullerstörningar i ett tyst område. Fastighetsägarna avser att det är svårt att idag bedöma bullerstörningarna eftersom man planerar att flytta arbetstunnelns mynning och därmed även transporter till hamnen. Fastighetsägarna menar att Trafikverket måste göra en ny bullerutredning.

#### **Trafikverkets synpunkter**

En ny bullerutredning är genomförd och finns i Bilaga 1 Komplettering av norra Lovö. Den visar att i och med att transportband flyttas minskas bullerstörningen avsevärt från tidigare området där transportbandet var planerat. Efter flytt av arbetstunnel blir bullerstörningen mer koncentrerad till hamnområde och intilliggande etableringsområde.

För fastigheten Hogsta 4:17 innebär de tidigare beräkningarna, då arbetstunneln var placerad vid slamdeponin, att fastigheten låg precis vid gränsen för bullernivåerna mellan 40-45 dBA för drift av hamnen. I de nya beräkningarna som genomförts i och med flytt av arbetstunneln närmare hamnen ligger fastigheten inom samma spann.

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

#### 3.2.10.4

Fastighetsägarna menar att de befintliga vägarna inte är dimensionerade för att klara så tung och intensiv trafik som planeras för att initiera hamnverksamheten.

#### **Trafikverkets synpunkter**

I den mån tunga transporter krävs i samband med tidiga arbeten för att anlägga hamnen kommer vägen att förstärkas och/eller repareras i efterhand av Trafikverket.

### **3.2.11 Lovö Norra vägsamfällighet (aktbilaga 21)**

#### 3.2.11.1

Samfälligheten menar att vägen kommer att utsättas för belastning som den inte är byggd för, och att en ny väg därför måste byggas på samma sträcka som den befintliga.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Byggtransporter till och från hamnen kommer att gå via hamnens färjeramp. I den mån tunga transporter krävs i samband med tidiga arbeten för att anlägga hamnen kommer vägen att förstärkas och/eller repareras i efterhand av Trafikverket.

#### 3.2.11.2

Samfälligheten menar att eftersom trafiken på vägen kan befaras öka till följd av verksamheterna riskerar framkomligheten att bli starkt begränsad.

### **Trafikverkets synpunkter**

Samfällighetens synpunkter synes avse förhållanden som är hänförliga till byggandet av vägen, och inte till byggandet, drift eller rivning av hamnarna. Störningar av nu aktuellt slag som kan uppstå för närboende kommer att tas omhand inom ramen för vägbyggnadsprojektet genom dialog och informationsinsatser.

#### 3.2.11.3

Samfälligheten önskar att kompensation ges i form av ombyggnad och förstärkning hela vägen till Lambarudd. Man önskar att beläggning sker med Y1G eller motsvarande.

### **Trafikverkets synpunkter**

I den mån tunga transporter krävs i samband med tidiga arbeten för att anlägga hamnen kommer vägen att förstärkas och/eller repareras i efterhand av Trafikverket.

Markskador och liknande kommer att regleras genom projektets markförhandlarorganisation. Frågan om ersättning kommer att bedömas enligt gällande rätt på området.

## **3.2.12        *Sidentapeten 1 m.fl., Brf Mirabellen (aktbilaga 19)***

### 3.2.12.1

Medlemmarna kommer att utsättas för buller från hamnverksamheten och bullret bör begränsas vid källan, dvs. vid hamnen.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

### 3.2.12.2

Föreningen önskar få skriftlig information om vilka bullernivåer som kommer att uppstå vid strandpromenaden mellan Maltesholmsbadet och Kaananbadet.

### **Trafikverkets synpunkter**

Bullerberäkningar som är genomförda med det sammanlagda byggbullret under drifttiden av den tillfälliga hamnen visar på bullernivåer på 40 – 45 dBA vid Maltesholmsbadet, längs strandlinjen mot Kaananbadet ökar sedan bullret till 45 – 50 dBA. Vid strandlinjen vid Kaananbadet ligger bullernivåerna precis på gränsen över 50 dBA. Detta finns redovisat med kartor i bilaga 1 Komplettering norra Lovö.

För bygg- och återställningsskedet av hamnen kan nivåerna tillfälligt vara högre, men detta är under en begränsad period och dessa arbeten kommer att genomföras helgfri måndag – fredag kl. 07–19.

### 3.2.12.3

Föreningen önskar bli uppförd som sakägare samt önskar att föreningens fastigheter besiktigas före byggstart samt förses med bullermätare etc.



### **Trafikverkets synpunkter**

Enligt tidigare svar i Arbetsplanen har Trafikverket uppfattningen att brf Mirabellen inte är sakägare.

### **3.2.13 Statens Fastighetsverk (aktbilaga 35)**

#### **3.2.13.1**

Statens Fastighetsverk motsätter sig inte att tillstånd ges men menar att boendemiljöer kommer att påverkas negativt av bl.a. stomljudsstörningar, buller, luftföroreningar, damning och risk för framkomlighetsproblem på det lokala vägnätet, och att största möjliga hänsyn måste tas till de boende. Alla boende måste ha en kontaktperson på Trafikverket under hela projektet och kontinuerliga kontakter mellan markägare och boende, å ena sidan, och Trafikverket måste upprätthållas under projektets gång.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder och till det rörliga friluftslivet.

Trafikverket kommer att tillhandahålla kontaktpersoner för markägare och boende under hela projektiden.

#### **3.2.13.2**

Möjligheten att bedriva jordbruk och skogsbruk kommer att inskränkas. Transportbandet inklusive intilliggande servicevägar får inte omöjliggöra framkomst till jordbruksmark eller skogsmark.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har reviderat arbetsplanen och kompletterat ansökan tillfällig hamn på norra Lovö. Arbetstunnelns mynning har flyttats till ett läge närmre hamnen varför transporter inte behöver ske över åkermark.

De vägar, ridstigar och promenadstråk som kommer att påverkas läggs om för att möjliggöra passage förbi etableringsområdet.

#### **3.2.13.3**

Kontrollprogram måste omfatta påverkan på jordbruksmark och skogsmark.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket avser att ta fram ett kontrollprogram för projektets totala omgivningspåverkan. Detta ska både omfatta den verksamhet som prövas av mark- och miljödomstolen och övrig miljöfarlig verksamhet. I det förslag som nu finns ingår kontroll av jordbruksmark.

#### **3.2.13.4**

Alla arrendatorer måste ha en kontaktperson på Trafikverket under hela projektet och kontinuerliga kontakter mellan markägare/arrendatorer och Trafikverket måste upprätthållas under projektets gång.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kommer att tillhandahålla kontaktpersoner under hela projektiden.

### 3.2.13.5

Statens Fastighetsverks område avd 51 och 55 har undantagits av verket från kommersiellt skogsbruk av naturvårdsskäl. Områdena kommer att påverkas av hamnen.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har noterat fastighetsverkets synpunkt. Ett ekologiskt kontrollprogram kommer att upprättas och all utsättning kommer att ske med ekologer i samråd med Statens Fastighetsverk. En återställandeplan kommer att tas fram innan byggstart.

### 3.2.13.6

Den tillfälliga hamnen bör placeras väster om scoutstugan. Det är angeläget att hänsyn tas till skog och naturvärden, som exempelvis de äldre tallarna vid strandkanten. Det är viktigt att skydda befintlig mark, t.ex. stenhällar över och under strandlinjen under byggtiden. För att kunna återställa områdena bör befintlig mark skyddas med materialskiljande material. Markens ytskikt bör ej schaktas bort. Allt tillfört material måste rivas och transporteras bort.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnområdet kommer att sättas ut med ekologisk och antikvarisk medverkan. Trafikverket kommer om det är möjligt att spara de äldre tallarna och hällarna. En återställningsplan ska tas fram för området, där det bland annat ingår att beskriva hur ytskikten ska hanteras och det kan tex vara att lägga upp och spara ytskikten för att sedan lägga ut dem igen vid återställande. Allt tillfört material kommer att läggas på materialavskiljande material t.ex. geotextil och kommer så långt det är möjligt att tas bort vid återställandet

### 3.2.13.7

Det är viktigt att transportbandet isoleras för att minimera spridning av damm och minskning av buller.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Transportbanden kommer att ha krav på att de ska vara täckta för att minska buller och damning.

### 3.2.13.8

Statens Fastighetsverk har svårigheter att lämna en heltäckande lista av rättighetshavare, men inger en förteckning med kända rättighetshavare på Lovö som tecknat avtal med verket.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket noterar informationen.

### 3.2.13.9

Statens Fastighetsverk utgår från att sedvanlig kabel-/ledningsanvisning kommer att begäras för att utreda eventuella berörda kabel-/ledningshavare.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket noterar påpekandet.

### 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 (aktilaga 40)

##### 3.3.1.1

ARG yrkar att hamnverksamheten på norra Lovö inte bör tillåtas på grund av de störningar som den skulle medföra i Grimsta naturreservat och längs Lambarfjärden samt på grund av störningar på Lovösidan. Grimsta naturreservat, mitt emot hamnen, kommer att störas av buller-, ljus och synintryck från hamnen. Verksamheterna medför störningar och försämrade rekreativsmöjligheter på land samt bad-, kanot- och båtliv och – vintertid – promenader, skid- och skridskoåkning på isarna. Föreningen undrar om Vikingarännet kan genomföras. Föreningen anser att Förbifart Stockholm inte kan ses som ett riksintresse och att Mälaren med öar och strandområden som är riksintresse enligt miljöbalken bör ges företräde vid bedömningar av vilken byggverksamhet som är acceptabel och vilka villkor som bör ställas.

#### Trafikverkets synpunkter

I miljökonsekvensbeskrivning till ansökan för tillfällig hamn på norra Lovö anges ett antal försiktighetsmått som är relevanta för att minska störningar för det rörliga rekreativs- och friluftslivet.

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 miljökonsekvensbeskrivning till tillståndsansökan.
- Arbetsområdets detaljavsgränsningar kommer att ske med antikvarisk och ekologisk medverkan. Eventuella skyddsobjekt kommer att mätas in, sättas ut och om nödvändigt skyddas innan anläggningsarbetena 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 damask 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.
- Där krossning ovan jord blir aktuellt kommer villkor för omgivningspåverkan innehålls.
- 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 eller försiktighetsmått menar Trafikverket att olägenheter, för merparten av de aktiviteter som föreningen värnar om, inte kommer att uppstå. Den allmänna farleden trafikeras redan idag även vintertid och hålls öppen vid isläggning. Trafikverket har genomfört bullerberäkningar, vilka är uppdaterade i och med flytt av arbetstunneln på norra Lovö. Dessa redovisas i bilaga 1\_Komplettering norra Lovö.

Trafikverket kommer att ha ett kontrollprogram för att mäta och följa upp buller under byggskedet och kommer att vidta nödvändiga skyddsåtgärder för att riktvärden ska innehållas.

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder, men även till det rörliga friluftslivet.

### 3.3.1.2

Föreningen anser att vattenkvaliteten kan komma att försämrats till följd av stendamm från schaktmassor, spill från arbetsmaskiner, hamnverksamheten, materialtransporter och fartygstafrik. Badvattnet kan påverkas och Mälaren riskeras som vattentäkt.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Omfattande åtgärder kommer att vidtas för att inte hamnverksamheten ska orsaka kvalitetsmässig påverkan på Mälaren. Bland annat ska dagvatten från hamnområdet tas om hand och ledas till Bromma reningsverk istället för att ledas till Mälaren. Hamnverksamheten ska följas upp genom ett kontrollprogram som, i enlighet med förslaget villkor, ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. I detta kommer bland annat grumling av Mälarens vatten att kontrolleras och skyddsåtgärder vid behov vidtas. I samband med byggnation och rivning av hamnen kommer förslaget villkor om maximal grumling utanför arbetsområdet att säkerställa att vattenkvaliteten inte försämrats på grund av anläggningsarbetena.

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 förorenings-spridning från dessa.

Trafikverket är medvetet om risken att stendamm sprids och planerar att vidta åtgärder för att förhindra damning från verksamheten. Dessa omfattar vattenbegjutning av krossat material, täckt transportband samt lastning av fartyg med damask som når ner i lastutrymmet eller annan lösning med minst motsvarande effekt.

### 3.3.1.3

Föreningen anser att hamnen kommer att ge kvarstående skador i terrängen.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kommer att planera för och återställa marken i området som upptas av hamnen till ursprungligt skick så långt det är möjligt. Trafikverket föreslår att detta regleras i en återställningsplan som tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten före hamnen anläggs. Påverkan på vegetation blir dock långvarig innan t.ex. ny skog vuxit upp.

### 3.3.1.4

Föreningen anger att de i bullerutredningen angivna bullernivåerna i Grimstaskogens strandområden från Maltesholm till Kaananbadet samt på Lambarfjärden mellan hamnen och Grimstaskogen vid pålning samt vid lastning av fartyg och sammanslagen, överskrider de riktvärden som anges i Naturvårdsverkets "Riktvärden för buller i områden som planlagts för fritidsbebyggelse och rörligt friluftsliv och där naturupplevelsen är en viktig faktor" ur NV RR 1978:5.

#### **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 ofrånkomligen 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 norra Lovö 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 ca 2 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 hamnverksamheten vid norra Lovö endast bedrivas kl. 07-18 helgfria måndagar-fredagar. Ytterligare transportkapacitet skulle krävas för utlastning av bergmassor vilket ger en fördyrning på totalt 200-280 miljoner kr. Risk finns att produktionstiden skulle behöva förlängas. För färjetransporterna på norra Lovö innebär det att flexibiliteten förloras och större upplagsytor på land behövs.

rafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder, men även till det rörliga friluftslivet.

#### 3.3.1.5

Föreningen anger att de ovan angivna bullernivåerna även innebär att Stockholms regionala miljömål för god bebyggd miljö inte kan uppfyllas avseende delmålet "Bevara tysta områden". De angivna ljudnivåerna under arbetsfasen innebär en kraftig försämring av rekreativvärde, inte minst inom strandområdet vid Grimstaskogen som är det mest frekventa för promenader och utflykter.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Hamnverksamheten kommer att bedrivas under en begränsad period och när byggarbetena är klara kommer hamnen att rivas om området återställas. När det arbetet är klart kommer bullerstörningen från arbetena med Förbifart Stockholm att upphöra.

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder, men även till det rörliga friluftslivet.

#### 3.3.1.6

Föreningen menar att om hamnen trots all skulle byggas krävs att bullret minimeras dygnet runt med hjälp av alla tillgängliga metoder och genom bästa möjliga planering. Strängast möjliga riktvärden och minimering av periodvisa undantag bör villkoras.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kommer att behöva använda hamnen under driftskedet för utlastning av bergmassor för att kunna ha ett kontinuerligt flöde i produktionen. Det innebär att bergtransporter kan behövas dygnet runt. För färjetransporter måste också möjligheten finnas att köra dygnet runt, då det inte finns någon väg in till arbetsområdet från land som tunga transporter får använda. För bygg- och återställningsarbeten vid hamnen kommer de bullerstörande arbetena ske kl. 07- 19 helgfri måndag till fredag.

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder, men även till det rörliga friluftslivet.

Trafikverket anser att riktvärden för byggbuller ska användas för byggnation, drift och återställning av hamnen eftersom den är en del av byggnationen av Förbifart Stockholm.

#### 3.3.1.7

Föreningen anger att bullerkartorna tycks redovisa genomsnittliga, dvs. ekvivalenta, ljudnivåer, medan varierande och enskilda ljudstötter kan ge minst lika svåra eller värre störningar. Föreningen anser att Trafikverket även bör redovisa hur bullernivåerna i olika områden påverkas av olika vindstyrkor och vindriktningar. Föreningen anser att bullrets spridning över vatten kan underskattas.

#### **Trafikverkets synpunkter**

I miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga Bullerutredning, finns det beskrivet hur bullerberäkningar har genomförts, dvs. beräkningar är genomförda enligt beräkningsmodell för externt industribuller och med svag medvind åt alla riktningar. Där finns bullerkartor för ekvivalenta ljudnivåer för pålning vid anläggning av hamn, från lastning av fartyg för drift av hamn, frontlastare vid drift av hamn och en sammanslagen bullerkarta för drift av hamn. För maxnivåer har slagljud från färja identifierats som mest kritiskt och där finns en bullerkarta. Vad gäller maxnivåer så finns det riktvärden för det nattetid 22 – 07 samtliga dagar.

Trafikverket kommer att genomföra mätningar under byggtiden för att kontrollera bullernivåerna och när sådana mätningar genomförs tas hänsyn till vindriktning och vindstyrka.

#### 3.3.1.8

Föreningen anger att Trafikverket nu ämnar förlägga arbetstunnelns mynning närmare Mälaren jämfört med den placering som presenterrats i ansökan. Föreningens åsikt är att en ny bullerutredning därmed bör genomföras och att det ges tillfälle att kommentera denna.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Ny bullerberäkning är genomförd i och med flytt av arbetstunnel och finns i bilaga 1 Komplettering, norra Lovö.

#### 3.3.1.9

Föreningen anser att de mest bullrande arbetena, inklusive färjetrafik med av- och pålastning av lastbilar, måste genomföras på vardagar under dagtid. Särskilt söndagar bör undvikas för bullrande arbete liksom helger under sommarhalvåret.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket anser inte att det är rimligt att sätta restriktioner i tid för när färjetransporter ska tillåtas. Trafikverket kommer under driftskedet att behöva använda hamnen för utlastning av bergmassor för att kunna ha ett kontinuerligt flöde i produktionen. Det innebär att bergtransporter kan behövas dygnet runt. För färjetransporter måste också möjligheten finnas att köra dygnet runt, då det inte finns någon väg in till arbetsområdet från land som tunga transporter får använda.

Färjetransporter kommer i huvudsak att ske dagtid helgfri måndag till fredag, men möjligheter till flexibilitet måste finnas i produktionen för t.ex. betongtransporter.

För byggnation och återställning av hamnen kommer bullrande arbeten genomföras kl.07- 19 helgfri måndag till fredag.

#### 3.3.1.10

Föreningen anser att de metoder ska användas som innebär största möjliga bullerdämpning.

Föreningen anser att den minst bullrande metoden för pålning bör väljas eller en flytande kajkonstruktion som inte kräver pålning alls. Föreningen anser att det behöver utvecklas om denna lösning har nackdelar och varför inte denna lösning kan väljas.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Olika byggmetoder kan ha olika grad av omgivningspåverkan och vara ha varierande grad av lämplighet beroende på en mängd olika faktorer och förutsättningar. Som Trafikverket närmare utvecklat i avsnitt 3.1.4.6 ovan anser Trafikverket att det av ett flertal skäl är att föredra att den tillåtna miljöpåverkan regleras genom villkor, medan den närmare utformningen av anläggningen kan tillåtas att variera inom ramen för fastställda villkor. Vilka metoder som kan komma ifråga för pålning – eller flytande konstruktion - är beroende av en rad olika faktorer som nu inte är kända. Fortsatt projektering pågår 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 produktionskedet som snävar in antalet möjliga utföranden. Trafikverket kan således komma att återkomma längre fram i ansökningsmålet med sådana uppgifter. De villkor som Trafikverket föreslagit för buller från pålning, vilket äger rum under en mycket begränsad period, måste dock anses vara tillfyllest.

Trafikverkets inställning är att en hög ambitionsnivå ska hållas för att genomföra bullerskyddsåtgärder både med hänsyn till bostäder, men även till det rörliga friluftslivet.

#### 3.3.1.11

Det tillfälliga upplaget för stenmassor inom hamnplanen bör inte tillåtas eftersom det ger upphov till en större skadad yta, ökat buller och ökad damning.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har ändrat placeringen av tillfälliga upplag av bergmassor så de inte kommer att placeras på hamnplanen.

#### 3.3.1.12

Föreningen anser att Trafikverket bör åläggas att utreda och förverkliga ett slutet system för lastning av schaktmassor.

#### **Trafikverkets synpunkter**

För driftskedet kommer transportband att täckas och vid lastning av fartyg ska damask som når ner i lastutrymmet eller annan lösning med minst motsvarande effekt användas.

#### 3.3.1.13

Föreningen anser att oberoende expertis bör utreda om de arbetstider som Trafikverket föreslår är de optimala för att minimera störningarna av rekreativvärde. Föreningen ifrågasätter Trafikverkets uppgifter om total byggtid, och menar att byggnationen kommer att ta längre tid.



### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har genomfört projekteringen genom den tekniska expertis som funnits tillgänglig på marknaden enligt höga kvalifikationskrav och genom offentlig upphandling. Trafikverket kan inte anskaffa expertis på annat sätt och någon ytterligare utredning är inte aktuell från Trafikverkets sida.

#### 3.3.1.14

Föreningen påpekar behovet av information via lokaltidningar och dagspress i god tid om arbeten undantagsvis inte kan begränsas till veckodagar dagtid.

### **Trafikverkets synpunkter**

Ansökan omfattar en tid omfattande anläggning, drift och avveckling på sammantaget tio år.

Närboende och berörda verksamheter ska innan arbetena påbörjas eller ändras informeras om dessa. Denna information föreslås bl.a. omfatta uppgifter om de störningar som kan bli aktuella, en tidplan för arbetena, arbetstider samt kontaktperson. Eventuellt nattarbete ska föregås av särskild information.

I anslutning till arbetsområdet för hamnen ska skyltning ske senast då arbetena påbörjas, Informationen på skyltarna ska överensstämma med informationen till närboende och verksamheter enligt ovan.

#### 3.3.1.15

Föreningen anser att vågsvall från fartygen kan ge erosion av stränder och påverkan på isar.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket har låtit utföra beräkningar av vilken vågverkan som kan uppstå till följd av fartygstrafiken, bilaga 7 till Miljökonsekvensbeskrivning Tillfällig hamn i Malmviken. Denna visar att den blir så liten att det inte finns risk för stranderosion eller skador på bryggor. Is kommer att påverkas av fartygstrafiken till och från hamnen. Förutom en kort sträcka mellan allmän farled och hamnen utgör verksamheten, på denna punkt, ingen skillnad från dagens situation.

#### 3.3.1.16

Föreningen anser att hamnområdet, transportvägen och arbetstunneln kommer att innebära bestående skador i strandlinjen och naturen.

### **Trafikverkets synpunkter**

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.

Med ovanstående åtgärder eller försiktighetsmått menar Trafikverket att de skador som föreningen anser uppkommer antingen förhindras eller marken på rimligt sätt återställs.

### 3.3.1.17

Föreningen menar att möjligheterna att minska utsläpp från transportfordon, arbetsmaskiner, fartyg, etc. bör utredas liksom möjligheten att använda land-el till fartygen under vistelse i hamn.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket kommer att ställa miljökrav vid upphandling på bl.a. fartyg, arbetsfordon, fordon och drivmedel.

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

### 3.3.1.18

Föreningen anser att belysningen måste skärmas så att den inte blir störande.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Belysning av kajer och hamnplan ska utföras så att den inte är bländande och dess störning för omgivningen ska även i övrigt minimeras. Exempel på sådana anpassningar, som kan komma i fråga, är användande av väl avskärmade armaturer, avvägda effekter (ljuskällans styrka), anpassade stolphöjder samt användande av planglas användas i stället för kupa (för att undvika onödigt ströljus, t.ex. vid dimma).

## **3.3.2 Friluftsförändring (aktbilaga 30)**

### 3.3.2.1

Friluftsförändring 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 Friluftsförändringens uppfattning att olägenheterna blir godtagbara. Detta åstadkommes genom 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 detaljvgränsningar 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 damsk som når ner i lastutrymmet eller annan lösning med minst motsvarande effekt.

För följdverksamhet genomförs följande:

- Bandtransportören kommer att tackas.
- 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.
- Där krossning ovan jord blir aktuellt kommer villkor för omgivningspåverkan innehålls.
- 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, i likhet med Friluftsrämjandet, att olägenheterna för merparten av de aktiviteter som Friluftsrämjandet värnar om är godtagbara. Den allmänna farleden kommer att trafikeras även vintertid och den kommer att hållas öppen vid isläggning. Någon åtgärd som gör det möjligt att korsa rännan finns inte att tillgå varför farleden kommer att vara ett hinder för skridskoåkning.

### **3.3.2 Föreningen Nej till Västerleden (aktbilaga 41)**

#### **3.3.2.1**

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 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.

#### 3.3.2.2

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.

### **3.3.3 Föreningen Rädda Lovö (aktilaga 42)**

#### 3.3.3.1

Föreningen anser att den planerade verksamheten ökar riskerna för föroreningar av vattnet i Östra Mälarens vattenskyddsområde och strider mot bestämmelser i skyddsföreskrifterna.

### **Trafikverkets synpunkter**

En sammanställning av planerade skyddsåtgärder för östra Mälarens vattenskyddsområde redovisas i bilaga 3.

Tillsammans med vattenverket har Trafikverket identifierat att med ett djupare förlagt intag till vattenverket minskar man riskerna för att föroreningar i vattnet skall nå vattenverket. Trafikverket kommer att vara villigt att finansiera en sådan åtgärd.

#### 3.3.3.2

Föreningen anser att verksamheten strider mot 1, 6, 8, 11 och 15 §§ i skyddsföreskrifterna för Östra Mälarens vattenskyddsområde.

### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket ansöker om dispens enligt 7 kap miljöbalken från de bestämmelser i skyddsföreskrifterna som verksamheten kräver (se Trafikverkets yrkande 1.6), men åtar sig samtidigt att vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

6 § är inte aktuell, eftersom det inte rör sig om industriell verksamhet i skyddsföreskrifternas mening. Någon hantering av spillvatten, 8 §, och avfallshantering eller upplag, 11 §, kommer inte att bedrivas inom hamnområdet. Inte heller etableras berg- eller grustäkt (15§).

### 3.3.3.3

Föreningen anser att miljökonsekvensbeskrivningen är vag och ofullständig vad gäller riskbedömningar, säkerhetsbestämmelser och åtgärder.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Trafikverket delar inte föreningens uppfattning. Miljökonsekvensbeskrivningen motsvarar väl de krav som ställs enligt gällande rätt. Till de uppgifter som lämnats i ansökan lämnas dessutom kompletterande uppgifter genom detta yttrande. Domstolen har att ta ställning till om miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas.

### 3.3.3.4

Föreningen avser att Trafikverket underskattar riskerna med spolning av sprängstensmassorna och omhändertagande av spolvattnet, med hänsyn till riskerna förenade med stendamm. Föreningen åberopar kommentarer från fil dr Magnus Fürst, f d laborator vid Sötvattenlaboratoriet, som bl.a. anser att texten hur stendammet ska tas omhand är oklar och kortfattad.

#### **Trafikverkets synpunkter**

Inget dagvatten kommer att tillföras Mälaren. Allt lakvatten från bergupplag från etableringsområdet och dagvatten från hamnområdet kommer att ledas till spillvattennätet. För att minska damning från bergmassor och arbetsytor kommer upplag av bergmassor att vattenbegjutas, vägar att dammbekämpas, transportband att täckas och vid lastning av fartyg ska damask som når ner i lastutrymmet eller annan lösning med minst motsvarande effekt användas. Med dessa åtgärder bedöms belastningen av kväve till omgivande vattenmiljö bli begränsad och konsekvenserna bli obetydliga.

### 3.3.3.5

Föreningen begär en miljökonsekvensbeskrivning av alla fartygsrörelser som är förknippade med hamnverksamheten och anser att fartygs- och propellerrörelser kommer att mobilisera humuspartiklar, slam och föroreningar i strandkanter och bottnar och grumla upp och förorena Mälärvattnet. Vattenverken har redan problem med ökade humushalter och uppgrumling. Riskerna med detta och med grundstötningar och andra fartygsolyckor kan inte bedömas eftersom Trafikverket inte informerat var farleder och mottagande hamnar är belägna.

#### **Trafikverkets synpunkter**


Genom främst diskussioner med Stockholm Vatten har risker förenade med grumling i driftskedet utretts med avseende på risker för ökad grumlighet vid vattenverkets intag. Resultatet av detta samråd har visat att detta inte utgör en risk. Lägen för möjliga mottagningshamnar har redovisats i ansökan. För de hamnar som kommer att bli aktuella kommer verksamhetsutövaren för dem att behöva tillse att erforderliga tillstånd finns före bergmassor kan tas emot.

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. Komplettering, norra Lovö
2. Bedömda förändringar av miljökonsekvenser
3. Skyddsåtgärder för Mälaren
4. Miljökvalitetsnormer för vatten, hamnar
5. Hantering av bergmassor
6. Bullerskydd för hamnar
7. Masshanteringsplan
8. Ansökan om beslut om betydande miljöpåverkan