

Kopia till:

Protokoll sakägarsammanträde

Protokoll fört vid sammanträde med sakägare och övriga berörda av arbetsplan för allmän färjeled Norra Lagnö - Tynningö i Värmdö kommun och Vaxholms stad, Stockholms län
(bilaga: Närvarolista)

Tid: 12-03-20 kl. 17.30–20.00
Plats: Antistilla skola, Värmdö
Närvarande:

Karin Stadler	Trafikverket
Ebba Lexmark	Trafikverket
Magnus Olofsson	Trafikverket
Christina Odén	Trafikverket
Linda Kulläng Axelman	Trafikverket
Ralf Sass	Färjerederiet
Richard Broman	Färjerederiet
Cim Köhler	Atkins
Annika Cala	Atkins
Rickard Sundström	Atkins
Martin Eliasson	Atkins
Patrik Stenberg	Värmdö kommun
Jonatan Odén	Vaxholms stad
Kristina Dunker	Vaxholms stad
Sakägare och övriga intressenter enligt bifogad närvarolista	

§ 1. Sammanträdet öppnas

Mötets ordförande Karin Stadler hälsade alla välkomna och förklarade sammanträdet för öppnat och informerade om att mötet kommer att protokollföras av Ebba Lexmark. Mötesdeltagarna informerades även om att ljudupptagning kommer att ske i syfte att få med alla synpunkter i protokollet.

Ordförande presenterade mötets upplägg och gav information om lokalens placeringar av nödutgångar, toaletter samt fikarum. Mötet skedde utan ljudanläggning då mötesdeltagarna enades om att akustiken i lokalen var god.

Ordförande presenterade även mötets dagordning och gick kortfattat igenom punkterna samt informerade om att synpunkter på det upprättade förslaget kan under mötet lämnas till Trafikverkets och Atkins specialister vid de utställda stationerna i lokalen efter det formella mötet. Frågor kan även tas med projektledningen.

Synpunkter framförda vid enskilda samtal efter mötets avslutande förs in i protokollet förutsatt att det uttryckligen påtalats och/eller noterats på blanketten för synpunkter av den som lämnat synpunkten.

Det upprättade vägförslaget finns tillgängligt på Trafikverkets kontor Sundbybergsvägen 1, Värmdö kommunhus Skogsbovägen 9-11, Vaxholms stads kommunhus Eriksövägen 27 samt på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/tynningo. Synpunkter kan lämnas via post eller e-post till Trafikverket fram till och med 3 april 2012.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Ska vi föra frågor och synpunkter i anslutning till de olika punkterna under mötet eller ska en punkt för det läggas till dagordningen?

Svar från Trafikverket: Förslaget är att möjlighet till att ställa frågor och lämna synpunkter till specialisterna finns efter sammanträdet avslutats. Då vill vi även veta om frågorna ska föras till protokollet.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Vi vill kanske ställa allmänna frågor som alla vill höra samtidigt, kan vi göra det innan vi avslutar mötet?

Svar från Trafikverket: Frågor om man inte förstår går bra under presentationen, men synpunkter på förslaget vill vi att man tar efteråt direkt med specialisterna eller projektledningen.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: En allmän uppfattning måste alla kunna ta del av. Vi är ganska samspråkiga och det finns frågor och synpunkter som flera av oss vill höra och diskutera samtidigt.

Svar från Trafikverket: Trafikverket har erfarenhet från liknande möten där alla inte kommer till tals då någon person dominerar en fråga som inte är av intresse för alla andra. Ofta dominerar mötena av de som har intressen emot saken men Trafikverket vill lyfta allas frågor och synpunkter. De som är emot har möjlighet att skriva ner sina synpunkter och lämna de till Trafikverket och ju fler som gör det desto större intryck ger det. Trafikverket har även erfarenhet av att frågor och synpunkter som framförs efter sammanträdet avslutande ges bättre möjlighet att få svar på. Syftet med detta möte är att diskutera med de som är berörda av planerna, om markintrång och om eventuella förändringar.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Då borde bara sakägare vara inbjudna och det är det inte.

Svar från Trafikverket: Sakägare är inbjudna med brev, för att även nå ut till de som har allmänt intresse i den förändring som kommer att ske så sätts annons ut i tidningar. Det är förändringen vi är här för att diskutera och inte färjans vara eller icke vara.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Alla här, oavsett sakägare eller inte, verkar vara väldigt intresserade av vad som händer i området och förordar en allmän diskussion innan möjligheten att ställa frågor till specialisterna.

Svar från Trafikverket: För att hinna med under mötets utsatta tid är förslaget att vi återsamlas efter mötet så att de som inte är intresserade av allmänna synpunkter kan gå hem. Finns det inte en allmän opinion för att ha en allmän diskussion så kan vi inte utgå ifrån att alla vill ha det. Vid återsamlingen kan Trafikverket redogöra för de synpunkter som vi fått in och de som är kvar får höra alla synpunkter.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Förslaget som presenteras i samrådshandlingen är ett förslag som avviker från det förslag som tidigare presenterats, dvs. förslag 2B från förstudien. Detta förslag ser vi för första gången för två veckor sedan och sen förvägras vi debatt.

Svar från Trafikverket: Ingen person eller grupperingar ska dominera mötet utan Trafikverket vill ge lika möjlighet för alla att framföra sina åsikter och ställa frågor. Som tidigare sagts så kommer tillfälle för att ställa frågor och lämna synpunkter att finnas efter detta möte. Trafikverket tillmötesgår genom att ändra på planerat upplägg och att vi bryter mötet tidigare än planerat för att ge mer tid åt frågor och synpunkter.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Efter flera insända skrivelser i samband med förstudien har Trafikverket fortfarande inte lämnat ett svar. Inga besked ges vid skriftliga synpunkter och Trafikverket har inte lyssnat på argumenten.

Svar från Trafikverket: Från förstudien har Trafikverket lämnat en samrådsredogörelse och lyssnat på argumenten.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Vi är flera som vill att presentationen börjar nu och ta diskussionerna efteråt, annars vet vi ju inte vad vi ska diskutera.

Svar från Trafikverket: Ja, vi börjar med presentationen nu.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Kommer synpunkter som förs in i protokollet att behandlas på annat sätt än synpunkter som skickas in till Trafikverket?

Svar från Trafikverket: Nej, det är bara olika sätt att samla in den. Synpunkter som kommer in till Trafikverket fram till och med 3 april är utanför det här mötet och förs därmed inte in i protokollet.

§ 2. Presentation av medverkande

Ordförande presenterade de medverkande från Trafikverket, Atkins och Värmdö kommun och Vaxholms stad.

Karin Stadler	Projektledare	Trafikverket
Ebba Lexmark	Projektadministratör	Trafikverket
Magnus Olofsson	Markförhandling/juridik	Trafikverket
Christina Odén	Miljö och MKB	Trafikverket
Linda Kulläng Axelman	Vägarkitektur	Trafikverket
Ralf Sass	Rederiingenjör	Färjerederiet
Richard Broman	Befälhavare	Färjerederiet
Cim Köhler	Uppdragsledare	Atkins
Annika Cala	Miljö och MKB	Atkins
Rickard Sundström	Vägutformning	Atkins
Martin Eliasson	Kajkonstruktör	Atkins
Patrik Stenberg	Översiktsplanerare	Värmdö kommun
Jonatan Odén	Trafikplanerare	Vaxholms stad
Kristina Dunker	Översiktsplanerare	Vaxholms stad

§ 3. Närvarolista

De närvarande sakägarna och övriga närvarande noterade sig på tre närvarolistor som skickades runt. Se den sammanställda närvarolistan som är bilagd protokollet.

§ 4. Val av justeringsmän

Till att justera mötesprotokollet valdes Magnus Söderström och Per Åman. Protokollet skall dess för innan översändas till justeringsmännen för granskning.

§ 5. Bakgrund och mål

Trafikverket arbetar med att upprätta en arbetsplan för allmän färjeled mellan Norra Lagnö och Tynningö. En allmän färjeled innebär att det är staten, Trafikverket, som är huvudman.

Trafikverkets Färjerederi kommer att ansvara för driften av färjeleden. Synpunkter kan lämnas på förslaget som presenteras idag och sedan kommer Trafikverket att jobba vidare med arbetsplanen och så småningom ställa ut arbetsplanen från preliminärt mitten av juni till och med juli ut. Då finns ytterligare tillfälle att lämna synpunkter.

I maj 2004 begärde Tynningöfärjan Ekonomisk Förening (TEF) att färjan skulle övergå från enskild till allmän färja. Dåvarande Vägverket utredde frågan och kom fram till att andelen bofasta på Tynningö hade ökat och därmed även trafiken. Färjetrafiken korsar samtidigt en trafikerad fartygsled. Ärendet lämnades över till Länsstyrelsen för att fatta beslut då Länsstyrelsen tillstyrkt en förändring och att ombyggnadsåtgärderna var så pass omfattande att de måste behandlas i Länsplanen för transportfrågor 2010-2021 för att medel ska finnas för denna ombyggnad av färjeleden. Länsplanen fastställdes 31 maj 2010 och i samband med detta beslutades att färjeleden ska övergå i allmän regi från och med 1 januari 2013 och att nödvändiga investeringar ska tas inom ramen för Länsplanen.

Beslutet har överklagats och näringsdepartementet har hanterat frågan. Regeringen konstaterar att Länsstyrelsens beslut avser den befintliga färjeleden och dess förändring från enskild till allmän. Regeringen fann också att beslutsunderlaget var tillräckligt och ärendet togs därför inte upp för ytterligare utredning. Regeringen konstaterade dessutom att det inte framkommit någon anledning att göra en annan bedömning än den Länsstyrelsen gjorde, dvs. för en allmän färjeled mellan Norra Lagnö och Tynningö.

Trafikverket har gjort en förstudie, daterad 2010, som en hel del synpunkter lämnades på. I en förstudie tas fram i ett tidigt skede där man försöker att ringa in vilka åtgärder som är möjliga och vad som behövs göras för att möjliggöra en färjeled. Mot bakgrund att Värmdö kommun och Vaxholms stad såg över sina översiktsplaner så tittade Trafikverket även på den långsiktiga planeringen. Därefter har förstudien hanterats genom en samrådsredogörelse som finns på Trafikverkets hemsida sedan ungefär ett år tillbaka. Därefter har väghållningsmyndigheten, Trafikverket, gjort ett ställningstagande för fortsatt arbete om att gå vidare med den aktuella sträckningen mellan Norra Lagnö och Tynningö. Det är detta som Trafikverket har tagit fram ett förslag på och idag är här för att presentera.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: När, var, hur och varför föll alternativet med färjeled till Vaxholm bort?

Svar från Trafikverket: I bedömningen som gjordes fanns inget i alternativet med färjeled till Vaxholm som var så mycket bättre att man skulle gå vidare med det som ny sträckning. Dessutom styrkte regeringen att beslutet som är taget gäller befintlig sträckning. Trafikverket tittade på tre alternativ i Lagnö sund. Ett alternativ var att handla upp verksamheten, vilket inte bedömdes som en långsiktig hållbar lösning utifrån en god ekonomisk lösning för väghållaren. Ett andra alternativ var att bygga om befintliga färjor istället för att bygga om färjelägena men då det är brist på reservfärjor är inte detta en driftsäker lösning och därför ej genomförbart. Det tredje alternativet var att Trafikverkets färja trafikerar mellan Norra Lagnö och Tynningö och är även det som Trafikverket har gått vidare med.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Upphandla färjor och bygga om färjor, är det ställt mot ekonomiska konsekvenserna för att bygga om färjelägena och de miljökonsekvenser som det medför?

Svar från Trafikverket: Idag råder det brist på färjor och reservfärjor finns inte angett per färjeled. En egen reservfärja för varje färjeled är inte aktuellt då kostnaden detta medför är för hög då färjorna behöver byggas om för att passas till de befintliga färjelägens kajer.

Mötesordförande påminde mötesdeltagarna om att mötet avser att presentera Trafikverkets förslag på allmän färjeled mellan Norra Lagnö och Tynningö och avser inte att fokusera på de frågor om färjeledens vara eller icke vara som redan är beslutat om.

Fråga/synpunkt från Peter Fahlström: Har det utretts om en bro till Tynningö skulle kunna vara ett alternativ?

Svar från Trafikverket: Det är inte aktuellt pga. av att det är en kostnadsfråga. I Stockholms län finns en politiskt förankrad transportplan för perioden 2010-2021 som förhandlas med alla kommuner i Stockholms län.

Fråga/synpunkt från Jan-Olov Nilsson: Beslutet att välja bort alternativet med att bygga om en färja och alternativet att köra med en färja i nuvarande storlek är ett beslut som Trafikverket tagit. Det har aldrig varit uppe hos regeringen. Finns det en ekonomisk kalkyl på detta?

Svar från Trafikverket: Ja, det är ett beslut som väghållningsmyndigheten tagit. Färjerederiet har tagit fram en kalkyl för detta. Finns ingen möjlighet att ha en egen färja för varje färjeled.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Kan inte var och anteckna sina frågor så att vi kan gå igenom dem efter mötets presentation?

Svar från Trafikverket: Det är ett bra förslag och nu går vi vidare med presentationen.

Projektets omfattning

Projektet omfattar en färjeled mellan Norra Lagnö och Tynningö vilket innebär ombyggnad av befintliga ramper. Det kommer att krävas provisoriska bryggor under byggtiden för att upprätthålla driften av färjeleden. I arbetena ingår muddring, anläggande av dykdalber och anpassning av trafikstandarden avseende skyltning, gestaltning, säkerhetsåtgärder exempelvis ny bom, uppställningsplats för väntande fordon, trafiksäkerhetsåtgärder, mark- och fastighetsinlösensfrågor och en färjevaktarstuga.

I projektet ingår även att ta fram de handlingar och tillstånd som krävs för att kunna fastställa arbetsplanen. Till arbetsplanen hör också en miljökonsekvensbeskrivning som i sin tur ska godkännas av Länsstyrelsen i Stockholms län. I arbetsplanen ska markanspråk för framtida väg och kajanläggningen anges.

Väghållningsmyndigheten har även beslutat att projektet parallellt ska se hur man kan lösa att färjan går i statlig regi från och med 1 januari 2013.

Projektmål

- Skapa ökad tillgänglighet mellan fastlandet och Tynningö för såväl biltrafik som för kollektivtrafikanter
- På både kort och lång sikt verka för en god ekonomisk lösning för väghållaren
- Skapa en färjeled med god driftsäkerhet
- Minimera negativ miljöpåverkan
- Minimera behovet av markintrång

§ 6. Redogörelse för arbetsplanens prövning

Magnus Olofsson redogjorde för arbetsplanens formella handläggning och fastställelseprocess. Trafikverket följer den styrande lagstiftning som anger vilka rättigheter och skyldigheter Trafikverket har i genomförandet av ett projekt.

Vägprocessen består av fyra skeden; Förstudie, Vägutredning, Arbetsplan och Bygghandling. I *förstudien* identifieras problem och utmaningar och miljöproblem för en vägsträcka. Förstudien mynnar ut i ett ställningstagande där förslag på lösningar på problem och utmaningar framgår.

Finns det inget tydligt stråk för utbyggnaden görs en *vägutredning*. I detta projekt har inte vägutredning varit aktuellt utifrån vad som kommit fram under förstudien och dels pga. vad regeringsbeslutet anger.

Arbetsplanen visar vilken mark som kommer att tas i anspråk, hur fastighetsägarnas fastigheter blir påverkade. Det är i detta skede projektet befinner sig nu. Arbetsplanen är ett markjuridiskt dokument som visar att Trafikverket har rätt att ta mark i anspråk. Efter en fastställd arbetsplan går man vidare till bygghandling.

I skedet för *bygghandling* tas detaljerade ritningar fram för konstruktion, vägutformning m.m. för att visa hur projektet ska byggas. En bygghandling är inget formellt beslut utan är en handling som ska visa entreprenören hur produktionen ska genomföras.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Hur lång sträcka ingår i arbetsplanen?

Svar från Trafikverket: Efter mötet kan vi titta på kartorna vid stationerna.

En arbetsplan ska innehålla följande delar:

- Beskrivning; beskriver projektets innehåll, mark som tas i anspråk och hur området påverkas i stort.
- Översiktskarta
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
- Sakägarförteckning; direkt berörda och indirekt berörda samt övriga intressenter.
- Kostnadsberäkning; visar att den finansiering som projektet har stämmer överens med det som ska byggas.
- Ritningar; planritning är en juridisk handling som visar vilken mark Trafikverket har rätt att ta i anspråk.
- Protokoll från sakägarsammanträdet
- Samrådsredogörelse; redogörelse över samtliga samråd som genomförts i arbetet med arbetsplanen.

Efter sakägarsammanträdet ställs arbetsplanen formellt ut efter inarbetning, i möjligaste mån, av relevanta inkomna synpunkter och en godkänd Miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Arbetsplanen ställs normalt ut i 3-4 veckor på Trafikverket och kommunerna samt på Trafikverkets hemsida. Direkt berörda informeras om utställelsen med rekommenderat brev och övriga berörda informeras med brev. Övriga intressenter, så som allmänheten, informeras genom annonsering.

Under utställelsen finns möjlighet att komma in med synpunkter till Trafikverket. Lämnade synpunkter tas, så långt det är möjligt, i beaktande vid det fortsatta arbetet med arbetsplanen. Efter att arbetsplanen har ställts ut kommer Trafikverkets planprovning att ha skriftväxling med de som har lämnat synpunkter på utställelsehandlingen.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Har fastighetsägare av vatten blivit informerade på samma sätt som fastighetsägare för mark?

Svar från Trafikverket: Fastighetsägare för mark respektive vatten kontaktas på samma sätt.

Arbetsplanen fastställs av Trafikverkets huvudkontor förutsatt att Länsstyrelsen har godkänt planen. Arbetsplanen vinner laga kraft förutsatt att den fastställs av Trafikverkets huvudkontor och att den inte överklagas. Beslutet om fastställelse kan överklagas hos regeringen under ett fastställt antal veckor. Beslutet kan enbart överklagas av den som beslutet angår och om det har gått honom eller henne emot. Det är då regeringen som tar beslut om arbetsplanens fastställelse.

En godkänd miljökonsekvensbeskrivning kommer att vara med i utställelsen. Miljökonsekvensbeskrivningen godkänns av Länsstyrelsen. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer i detta projekt att skickas in till Länsstyrelsen i slutet av april 2012.

§ 7. Information om ersättningsfrågor och marklösenförhandlingar

Magnus Olofsson informerade om hur marklösenfrågorna behandlas.

Markåtkomst – Vägrätt

När arbetsplanen har vunnit laga kraft kan Trafikverket ta marken i anspråk vilket innebär att Trafikverket då har rätt att arbeta enligt arbetsplanen, med andra ord att Trafikverket har erhållit

vägrätt. Trafikverket har, enligt väglagsstiftningen, rätt att omgående ta mark i anspråk den dag som arbetsplanen har vunnit laga kraft och behöver inte invänta överenskommelse med markägare före byggstart. Detta innebär att markägarna få ersättning från och med den dag som Trafikverket tar marken i anspråk.

Rättsenlig ersättning

Markvärdering görs genom att se om fastigheten har lidit skada av intrånget och hur värdeminskningen ser ut. Hänsyn tas till både ränta och index så att markägarna inte lider ekonomisk skada genom att vänta på överenskommelsen. På den referensränta som finns betalas + 2 procentenheter.

Den marknadsvärdeminskning fastigheten eventuellt drabbas av ersätts med ett påslag på ersättningen med 25 %.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Ersätts markägarna även för indirekt skada, dvs. om utsikten påverkas/försvinner?

Svar från Trafikverket: Direkt berörda, ex. mark tas i anspråk, berörs av väglagsstiftningen. Berörs man av buller eller utsiktsproblem är det miljöbalken som gäller.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Hur ser principen för ersättning ut vid en utsiktsförändring? Ges det ersättningar för det?

Svar från Trafikverket: Värdering sker av en eventuell marknadsvärdeminskning. Bedömning görs inte i dagsläget, utan man måste gå in och titta varje enskilt fall. Om det anses vara en sådan skada så lämnas ersättning.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: När kan man överklaga utställelsen?

Svar från Trafikverket: Trafikverkets fastställelsebeslut kan överklagas hos regeringen.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Godkänns MKB före utställelsehandlingen?

Svar från Trafikverket: Ja den godkänns av Länsstyrelsen före utställelsen. Trafikverket beräknar att skicka MKB till Länsstyrelsen för godkännande under april 2012.

Förhandling

Efter att mark har tagits i anspråk kommer markförhandlaren att genomföra en värdering av fastigheterna och området. Det finns inga krav på att en besiktningsman ska genomföra värderingen, men en oberoende certifierad värderingsman kan tas in.

Markförhandlaren kommer att kontakta respektive fastighetsägare för besök och förhandling om aktuellt intrång och skada på fastigheten för att nå en överenskommelse om ersättning samt för att skriva avtal. Förhandlingen berör enbart rätten till ersättning för intrånget och inte rätten för Trafikverket att bygga på marken då det redan är fastställt i arbetsplanen.

En specifikation över ersättningsposter kommer att skrivas för att fastighetsägaren ska se vad ersättning har erhållits för. När avtalet är signerat av båda parter betalas ersättningen ut inom ca två veckor.

Tillfällig nyttjanderätt

Magnus Olofsson informerade om att de som är direkt berörda kan få mer information om tillfällig nyttjanderätt vid stationen för markförhandling efter det formella mötet.

§ 8. Presentation av det upprättade förslaget

§ 8.1. Vägförslaget

Cim Köhler presenterade vägförslaget. Mer tekniskt material, som också är förslag, finns vid stationerna.

Norra Lagnö

Arbetsplanens sträckning innefattar ca 220 meter av Lagnövägen från färjeläget och fram till befintlig busshållplats söder om färjeläget.

Vägen är idag ca 6,5 meter bred och sträckningen omfattar sex tomtutfarter och två väganslutningar. En gångväg finns vid busshållplatsen vid parkeringen och hela sträckan saknar idag belysning.
På Lagnövägen färdas fordon av blandtrafik.

Befintlig kajkonstruktion är smal och är ej anpassningsbar till vattenståndet.

Det framtagna förslaget innebär:

- Ny gångbana mellan parkeringen och färjeläget anläggs på vägens västra sida
- Vägbelysning byggs på västra sidan av sträckan
- Ny väntkur vid färjelägets västra sida byggs
- Tomtutfarter spärrmarkeras
- Ny bomanläggning

I och med förslaget kommer Lagnövägen att breddas med ca 1 - 1,5 meter på den västra sidan på en 220 meter lång sträcka, detta för att inrymma gångbanan.

Befintlig kajkonstruktion på Norra Lagnö kommer att byggas ut för drift av färjetrafiken under byggtiden. Den bryggan kommer att bli permanent ångbåtsbrygga. Två dykdalber av betong för sidostöttning till färjan kommer att anläggas i vattnet. Varje dykdalb är ca 4 x 5 meter och fungerar som stöd för att undvika att färjan driver in i viken.

Tynningö

Arbetsplanens sträckning innefattar ca 80 meter av Tynningövägen från färjeläget och norrut. Vägen är idag ca fem meter bred i snitt och har en rad med äldre träd längs vägens västra sida. Sträckan är idag belyst på den östra sidan av Tynningövägen.
Kajkonstruktionen är idag ca 3 x 10 meter.

Det framtagna förslaget innebär:

- Vägen breddas på en sträcka av ca 50 meter för att klara mötande trafik.
- Vägbelysning förtätas på sträckan.
- Ny busshållplats anläggs vid färjeläget.
- Tomtutfarter spärrmarkeras.

I och med förslaget kommer Tynningövägen att breddas med ca 1,5 meter för att ge ökad säkerhet för oskyddade trafikanter.

Befintlig kajkonstruktion på Tynningö kommer att kompletteras med en tillfällig brygga under byggskedet. Detta för att ha färjan i drift under produktionen. Den tillfälliga bryggan kommer sedan att rivas. Ombyggnad av befintlig brygga kommer också att ske, ny brygga blir ca 10 x 10 meter.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Idag upplevs befintlig belysning på Lagnö som bländande och den nya belysningen bör vara glest placerad och ha svagt ljus.

Svar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig synpunkten.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Vid kö av fordon som väntar på färjan på Lagnö så tvingas fordon som ska in på anslutande vägar att åka i vänstertrafik.

Svar från Trafikverket: Möjligheten man har är att stanna på spärrmarkeringarna. Gångbanan som anläggs skapar ökad säkerhet för fotgängare. Vi har inte tänkt föreslå tre körfält på Lagnövägen med tanke på att intrånget på fastigheterna då skulle bli större. Trafikverket tar med sig synpunkten.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Sommartid sträcker sig fordonskön till infartsparkeringen söder om färjeläget på Lagnö. Kan kön läggas någon annanstans? Frågan bör ses ur ett framtidsperspektiv.

Svar från Trafikverket: Visuell kontakt med färjan är viktigt när man står i kön. Trafikverket tar med sig synpunkten.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Hur ska skolbarn som ska till och från Skutviksvägen passera vägen när det blir fler fordon?

Svar från Trafikverket: Lämna gärna in era synpunkter och ställ frågor vid stationerna efter mötet så kan frågorna bemötas mer ingående.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Hur ofta går Waxholmsbåtarna från Norra Lagnö?

Svar från Trafikverket: Trafikverket kan inte svara på frågor om Waxholmsbåtarnas tidtabell.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Byggs det ingen gångbana på Tynningö?

Svar från Trafikverket: På Tynningö kommer bussen att trafikera ända ner till färjeläget och det finns då inget behov för gångbana.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Tas hänsyn till befintlig brygga och båttrafik i viken? En större bild över hela viken kan ge en bättre bild av läget.

Svar från Trafikverket: Kajkonstruktionen kommer inte att inskränka mer än idag.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Kommer man att kunna angöra bryggan utmed långsidan med andra båtar? Idag sker iläggning av båtar på den östra sidan av bryggan.

Svar från Trafikverket: Trafikverket tar med sig frågan.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Hur blir fastighetsägare till mark respektive vatten tillfrågade i ärendet?

Svar från Trafikverket: Berörda fastighetsägare till mark respektive vatten blir kallade till sakägarsammanträde/samrådsmöte. De informeras om hur mycket mark som Trafikverket behöver ta i anspråk i och med det upprättade förslaget. Information angående utställelse skickas ut till de direkt berörda och indirekt berörda fastighetsägarna. Varje fastighetsägare som berörs av markintrånget kommer sedan att bli kontaktade av markförhandlaren.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Varför tas möjlighet till att använda allmänna bryggor bort?

Svar från Trafikverket: Nyttjandemöjligheten av allmänna bryggor ser inte likadan ut på alla bryggor. Trafikverket tar med sig synpunkten.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Vad kommer befintlig färjepausstuga på Tynningö att användas till?

Svar från Trafikverket: Om möjligt kan den komma att användas som väntkur. Trafikverket arbetar med frågan.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Var ska besättningen hålla till?

Svar från Trafikverket: Trafikverket undersöka vilka möjligheter som är ekonomiskt hållbara. Trafikverket är lagfaren ägare till den fastighet med infartsparkeringen som finns söder om färjeläget på Norra Lagnö och möjligheten att bygga en färjevaktarstuga på parkeringen utreds. Detta är en bygglovsfråga och ingår ej i arbetsplanen. Placering och utformning av stugan är inte föreslaget ännu.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Ska färjan ligga på Norra Lagnö?

Svar från Trafikverket: Enligt förslaget ska färjan ligga på Norra Lagnö mellan turerna och även stationeras där nattetid.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Varför är färjevaktarstugan utlyft ur arbetsplanen? Hur kan ni vara säkra på att den ska ligga på Lagnö om ni inte har mark klart?

Svar från Trafikverket: Normalt när man bygger färjeled, väg eller liknande pratar man om vad som behövs för vägens bestånd, drift eller brukande för att se vilken mark som behöver tas i anspråk. Färjevaktarstugan kan tas genom frivilligt sätt eller liknande för att undvika tvång.

Arbetsplanen i sig är ett tvingande instrument och man vill inte tvinga någon att avsäga sig ett hus för detta. Då projektet inte kan ta mark i anspråk för denna stuga direkt i anslutning till vägen så får vi inte ta den som en väganordning. Vi är inte säkra på att den ska ligga på Lagnö men jobbar utifrån det i dagsläget och det är därför som vi samråder om detta.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Varför har man kommit fram till förslaget om att ha färjan stationerad på Lagnö när både Lagnö- och Tynningöborna vill ha den på Tynningö?

Svar från Trafikverket: Anledningen till att Trafikverket föreslår att stationera färjan på Lagnö är bland annat ur driftsynpunkt. Detta kommer Richard Broman att presentera längre fram i presentationen.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Kommer processen för att hitta placering av färjevaktarstugan att vara klar till utställelsen av arbetsplanen?

Svar från Trafikverket: Ja.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Är det trafiksäkert att trafiken mot Skutviksvägen och Karlshövavägen måste köra i vänstertrafik för att ta sig förbi långa köer till färjan?

Svar från Trafikverket: Frågan har varit uppe tidigare. Spärrområden är en åtgärd men det är även en avvägningsfråga mellan att bygga ett tredje körfält och att minimera markintrånget för att bredda vägen.

Fråga/synpunkt från Staffan Häll: Hur ser beräkningarna ut för antal fordon för den allmänna färjan på Lagnö?

Svar från Trafikverket: Idag åker ca 480 fordon per dygn med färjan och antalet fordon på färjan kan, med de här förutsättningarna, öka med 30-40 procent. Per maxtimme går ca 10 % av dygnstrafiken med en tydlig riktningsfördelning på morgon (70) och eftermiddag (30). Det innebär i sin tur en trafikökning på Lagnövägen med ca 170 fordon per dygn, vilket motsvarar en förändring på 12 % (räknat med en förändring av 1400 fordon/dygn till 1570 fordon/dygn). Enligt beräkningarna kommer kölängden att sträcka sig ungefär ner till infartsparkeringen på Lagnö. Samtidigt kommer färjan att kunna ta mer fordon. Väntetiden för väntande fordon kommer att bli kortare men desto fler fordon som ansluter så blir kön längre. Den nya färjan tar ca tio bilar fler per tur än befintlig färja och kommer att gå med samma antal turer som befintlig färja. Toppar i trafiken kommer att finnas vid högtider och sommartid.

Fråga/synpunkt från Christer Hansson: Har ni tagit hänsyn till den så kallade turisttrafiken?

Svar från Trafikverket: Detta är beräkningar på genomsnitt över året, inte toppar och dalar. Den bedömning som vår trafikanalytiker har gjort är att det är rimligt med en ökning på 30-40 % av antalet fordon som åker med färjan. Trafikverket tar med sig frågorna och synpunkterna angående köbildning, trafikökning och vänstertrafik.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Har ni tänkt på framtiden och utbyggnader på Tynningö som kommer att leda till ökad trafik genom Lagnö?

Svar från Trafikverket: Den frågan ligger hos kommunen.

Vaxholms stad informerade kort om de planer som kommunen arbetar med. Kommunen kommer att hålla i samråd för översiktsplanerna i mars. På Tynningö planeras ingen ny bebyggelse och det är samtidigt restriktioner på avstyckningar. Projekt för vatten- och avloppsplanering pågår. Vaxholms stad ser ett mönster av ett ökat antal permanentboende på Tynningö.

§ 8.2. Miljökonsekvensbeskrivning och miljö

Annika Cala presenterade arbetet med framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

Inom det här projektet kommer vattenverksamheter att utföras. Enligt miljöbalken krävs tillstånd för vattenverksamheter. Till vattenverksamheter räknas bland annat åtgärder som syftar till att förändra vattnets djup eller läge genom muddring, grävning eller rensning samt uppförande av anläggningar i vattenområde genom utfyllnad, pålning eller gjutning. Trafikverket kommer därmed att söka tillstånd för vattenverksamhet från mark- och miljödomstolen.

En tillståndsansökan kommer att tas fram och separata samråd för vattenverksamheten kommer att genomföras. En separat MKB för vattenverksamhet kommer att tas fram och biläggas tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen. Här närmast kommer projektet att inleda samrådet för vattenverksamheten med ett möte med Länsstyrelsen.

I vattenverksamheten tar Länsstyrelsen ett nytt beslut angående betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har tidigare beslutat att befintlig sträckning av färjeleden inte kan medföra betydande miljöpåverkan.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Det finns befintliga ledningar i vattnet.

Svar från Trafikverket: Trafikverket har med sig det i det fortsatta arbetet.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Kommer Värmdö kommun att vara delaktiga i arbetet med vattenverksamhet och dess MKB?

Svar från Trafikverket: Ja, Värmdö kommun ingår i samrådsgruppen.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Tillfrågas man tidigare i projektet som ägare av fastighet i vatten än som markägare?

Svar från Trafikverket: I tillståndprocessen tas besluten av mark- och miljödomstolen. Sakägare är med i tillståndprocessen.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Hur ska Värmdö kommun lägga vatten och avlopp (VA)?

Svar från Värmdö kommun: Utbyggnad av kommunalt VA kommer påbörjas tidigast 2015 och kommunen har ingen möjlighet att bygga samtidigt med Trafikverkets projekt pga. finansiella skäl.

Följande preliminära miljö- och hälsoaspekter kommer att beskrivas och konsekvensbedömas i MKB:n:

- **Rikshintressen** - Rikshintressen är geografiska områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen. Inom utredningsområdet finns hela farleden utmed inloppet till Stockholm. Inloppet är klassad som ett riksintresse dels för att farleden speglar skärgårdens betydelse för huvudstadens sjöfart, livsmedelsförsörjning, och rekreation för innerskärgårdens befolkning, dels speglar riksintresset Stockholms utbyggnad mot öster. Utredningsområdet berör inga befintliga fornlämningar i vattenområdet. På Tynningö ligger Tynningö kursgård inom utredningsområdet. Kursgården kommer inte att beröras.
- **Vattenmiljö** - Lagnösund är en del av Torsbyfjärdens vattenförekomst. Muddring, dvs. grävning i vattenområdet, kommer att göras inom projektet på en yta på drygt 4000 kvm. Lagnösund är en del av Torsbyfjärdens vattenförekomst. Inför muddringsarbetena har företaget GeoSigma AB fått i uppdrag att utreda sedimentens föroreningsituation. Resultat från provtagningarna, baserat på de analyser som har utförts, tyder på att en muddring i kaj- och ankoringszonerna inte skulle utgöra ett problem i vattenområdet utifrån föroreningsituationen. MKB:n kommer att sammanfatta GeoSigmans resultat och bedömningar utifrån dessa.
- **Landskapsbild** - Färjans förtöjning vid norra Lagnö kommer medföra påverkan på utsikten för närboende.
- **Kulturmiljö** - Inga kända befintliga fornlämningar i vattenområde (utredningsområdet), Tynningö kursgård. Inga statliga byggnadsminnen. Norra Lagnö har bedömts vara värdefullt för kulturmiljövården ur ett lokalt perspektiv.
- **Naturmiljö** - Mindre mark tas i anspråk för gångbana på Norra Lagnö, delvis även öster om vägen. Markanspråk för att bredda vägen på Tynningö. Väster om vägen på Tynningö finns en trädad med äldre träd som kommer att bevaras.
- **Buller och vibrationer** - Källa till buller är färjans motorer som idag ger upphov till störande ljud. Dykdalberna kommer att medföra en förbättring då färjorna kommer att kunna stänga av motorerna vid längre uppehåll. När färjan anlägger samt när bilar kör på och av färjan så hörs ett störande "kling-klonk" ljud. Den trafik som förekommer på tillfartsvägarna till färjelägena utgör i dagsläget en bullerkälla. Projektet kan medföra en generell ökning av trafiken, vilket ger upphov till en något längre köbildning på tillfartsvägarna.
- **Ljusstörningar**

- **Luft**
- **Markföroreningar**
- **Lokal nedskräpning och sanitet**
- **Risk och säkerhet** - farleden utgör ett riksintresse och som nämnts tidigare kommer detta att hanteras i MKB:n. Ny belysning och ny gångbana på Norra Lagnö utgör en förbättring mot dagens situation ur säkerhetssynpunkt och komfort. Breddning av vägar samt spärrzoner ökar trafiksäkerheten längs sträckningen.
- **Dagvatten** - Dagvatten är tillfälligt förekommande med avrinnande vatten på markytan inklusive regnvatten, smältvatten och framträngande grundvatten. I dagsläget avvattnas ytorna vid färjelägena mer eller mindre rakt över kanten till Lagnösund. Projektet bedöms medföra en positiv påverkan med avseende på dagvatten.
- **Påverkan under byggtiden**

I MKB:n kommer varje aspekt att beskrivas gällande förutsättningar, påverkan och konsekvenser samt förslag på åtgärder. Arbetet med att konsekvensbedöma effekterna är inte påbörjat utan kommer att pågå framöver i projektet.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Kommer projektet att se över hastigheten på Norra Lagnö?

Svar från Trafikverket: Hastigheter beslutas av väghållningsmyndigheten Trafikverket Region Stockholm. Kontakt kan tas med Annelie Ekeberg.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Vad körs färjan på för diesel och var sitter avgasröret?

Svar från Trafikverket: Luftutsläpp kommer att behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

§ 8.3. Tidplan

Cim Köhler presenterade projektets översiktliga tidplan.

Sommar 2012	Utställelse av arbetsplanen ca 3-4 veckor, synpunkter kan lämnas under utställsetiden. Eventuell omarbetning av arbetsplanen utifrån lämnade synpunkter.
Höst 2012	Arbetsplanen skickas för fastställelse.
Vinter 2012/2013	Framtagande av bygghandling samt upphandling av entreprenör.
Vår 2013	Byggstart, beräknad byggtid är 6-8 månader.
Vinter/vår 2014	Nybyggt färjeläge öppnas för trafik.

§ 8.4. Färjerederiet

Ralf Sass och Richard Broman presenterade Färjerederiets verksamhet.

Färjerederiet har normala navigeringsfartyg på färjorna som AIS och GPS-navigering. Färjebesättningen håller kontakt med närliggande fartyg och har även rapporteringspunkter på farleden.

Färjorna körs på miljödiesel och arbete med avgasrening pågår. Alla nya färjor som byggs har avgasrening och katalysator och vartefter att motorer byts ut på befintliga färjor ersätts dem med miljömotorer. Arbetet pågår och tar tid då utbyte av motorerna sker allteftersom.

Avgasrören riktas ut från färjan. Färjan stängs som policy av vid uppehåll längre än tio minuter av miljöskäl.

Färjerederiets verksamhetssystem syftar till att ange riktlinjer och rutiner för agerande vid vardagshändelser som exempelvis lastning och lossning av färjan, nödhändelser som exempelvis utsläpp av olja samt andra situationer som kan komma upp. I verksamhetssystemet ingår också riskhantering. Varje färja har ett så kallat nödkortssystem för besättningen ombord och som täcker tänkbara händelser ombord vid nödsituationer.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Kommer färjan att vara upplyst mellan turerna och vid vila? Kommer belysning att finnas på kajerna och kan den avskärmas?

Svar från Trafikverket: Färjan behöver inte nödvändigtvis vara upplyst mellan turerna och vid vila. Eventuellt kan färjan lysa med yttre klaffbelysning vid vila. Dykdalberna och kajerna kommer att belysas av säkerhetsskäl och ska vara avbländande. Normalt släcks färjan ner när den står stilla längre tid än tio minuter.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Hur berörs fastigheter om färjan ligger på Tynningö?

Svar från Trafikverket: Idag har färjans verksamhet allt baserat på Tynningö. Färjerederiet har sitt eget varv. Lättare att komma åt färjan om den ligger på fastlandssidan (reparationspersonal, material etc.).

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Hur gör ni på andra färjeleder?

Svar från Trafikverket: Färjan behöver ligga på Lagnö då vi kör två-skiftsfärja och för att minimera störningar vid underhåll av färjan. Färjerederiet har som policy att flytta över färjor till fastlandet.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Det är ett oerhört stor ingrepp att lägga färjan på Lagnö när hela allmänheten (såväl boende på Tynningö som på Lagnö) vill ha färjan på Tynningö.

Svar från Trafikverket: Finns flera aspekter än driftverksamheten. Räddningstjänsten har lättare att ta sig över till ön med en färja som redan ligger på fastlandet.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Har ni frågat dem som kör färjan vad de tycker? Vi har frågat de som kör färjan idag och de vill ha den på Tynningö.

Svar från Trafikverket: Färjerederiet har flyttat i land flera andra leder. Färjerederiet har motsatt erfarenhet, dvs. att personalen vill ha färjan på Lagnö. Tidigare har man velat ha färjan på Tynningö men personalen har ändrat sig då det är lättare att ta sig vidare från fastlandet. Färjan måste vara attraktiv arbetsplats och Färjerederiet måste kunna bemanna färjan.

Fråga/synpunkt från Helena Nilsson: Boende vill ha den på Tynningösidan och skälen till att ha den på Lagnö i arbetsplanen är svaga och varierande.

Svar från Trafikverket: Skälen till att färjan ska ligga på fastlandet har inte ändrats utan är samma som tidigare och vi kommer att förtydliga skälen i arbetsplanen. Trafikverket tar med sig synpunkten.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Att färjan ska stationeras på Lagnö av säkerhetsskäl kan relateras till ett inträffande av sjukdomsfall på Tynningö. Kommer personal att ligga kvar i färjevaktarstugan över natten? Det är ett störande inslag att ha färjan på Lagnö som också hindrar infart till våra infarter både på land och i vatten samt påverkar utsikten.

Svar från Trafikverket: Det finns inget krav på att personalen måste ligga kvar i stugan över natten. Men alla vill inte det då det är obetald tid och familjer väntar. Synpunkten är mottagen och Trafikverket tar med sig det.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Är det något alternativ att färjan kommer till utan att stugan finns? Kan trafiken drivas utan stuga? Hur har man kommit så långt i utredningen utan att frågan om stugan är påbörjad

Svar från Trafikverket: Färjerederiet har fackliga representanter att ta hänsyn till med tydliga regler. Bygglovsprocessen pågår parallellt. Och arbetet med arbetsplanen pågår även fortsättningsvis.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Har ni varit i kontakt med Värmdö kommun angående vatten och avlopp för stugan?

Svar från Trafikverket: På en mängd olika färjeleder finns samma förutsättningar som då löses med VA-tankar.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Har ersättningsanspråk pga. olägenheter för den ena och andra ställts kostnadsmässigt sett i relation till de andra alternativen i förstudien?

Svar från Trafikverket: Den bedömning som gjorts har redovisats. Den långsiktiga bedömning som har gjorts är att inget alternativ anses var så mycket bättre att det bör utredas vidare. Regeringen har även tagit ett beslut avseende färjeleden med befintlig sträckning.

Följande synpunkter har framkommit vid enskilda samtal efter sammanträdet och förs därmed in i protokollet:

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Varför görs intrång så nära fastigheter när det finns mer utrymme på andra sidan vägen?

Fråga/synpunkt från Irene Holm: Utsiktsbilder från Irenes fastighet visar att färja skymmer mycket av utsikten när den ligger vid kaj. Är orolig för hur det blir med en ännu större färja och som dessutom kommer att ligga stilla på Lagnö längre tid än idag. Hur har Trafikverket undersökt och utrett den gestaltningsmässiga påverkan för de boende i viken på Norra Lagnö? Det är ett känsligt område och 6-7 fastigheter kommer att beröras. Varför är det så höga krav på fastighetsägare att anpassa sig till den kulturhistoriska miljön vid renovering och ombyggnad av husen, medan Trafikverket kan förändra färjelägen och göra så stora förändringar i miljön? Vill inte ha belysning och inte heller ha "industrikänsla" i miljön. Bottenmassor har idag grundat upp viken. Viken har blivit igensatt och det är problem med att komma in med båtar i viken. Vill att Trafikverket muddrar in till bryggorna.

Fråga/synpunkt från Magnus Stern:

Vill helst inte ha belysning längs Lagnövägen. Har flyttat ut från staden för att få känna den "lantliga känslan" och uppskattar att se stjärnhimlen. Förstår att belysningen är viktig ur trafiksäkerhetssynpunkt för gående och önskar att belysningen hålls så låg och diskret som möjligt och att den blandas av så att det inte lyser in i huset.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Hur ser projektet på avsättningsanläggning?

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Avtalsservitut, känner Trafikverket till alla ägare av fastigheter i vattnet?

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Tynningö är mer öppet. Det är miljömässigt fel att lägga färjan på Lagnö. Personal kan skjutsas på båten. Reservdelar går på lastbilar. Sker automatisk förtöjning vid dykdalberna? Driftverksamheten ställs ej mot vad det innebär för de boende att ha färjan liggande på Lagnö. Vägen bör breddas i framtiden eller så bör det finnas en signal för köerna.

Fråga/synpunkt från Tomas Malmqvist Tynningö 1:922: Idag är bryggan som används som färjeläge på Tynningö en allmän brygga. Bryggan nyttjas utöver för den nuvarande färjan även för tyngre sjöburna transporter. Båtar som lägger till vid bryggan är bland annat slamsugningsbåten och båt för grovsopor. Uppskattningsvis görs 10-15 transporter/år. Vid ombyggnad av bryggan för anpassning till en vägfärja försvinner den möjligheten. Därför bör den temporära bryggan behållas för övriga transporter till ön.

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Ångbåtsbryggan används idag för upptagning av fritidsbåtar. En kranbil ställer sig på ångbåtsbryggan och lyfter upp båtarna från den östra sidan. Vattendjupet utanför bryggan är idag tillräckligt för att segelbåtar skall kunna tas upp. Hur kommer utbyggnaden av ångbåtsbryggan och den kompletterande strandskoningen att påverka möjligheten till upptagning av båtarna i framtiden?

Fråga/synpunkt från mötesdeltagare: Önskemål om att ångbåtsbryggan förses med en mindre plattform placerad på en lägre nivå som förenklar i- och urstigning av fritidsbåtar. Kan utformas likt den som finns på den östra sidan av ångbåtsbryggan.

§ 9. Sammanträdet avslutas

Ordförande uppmanade de som önskar enskilt samtal att stanna kvar och att vi samlas åter för att vid behov sammanfatta de sista synpunkterna. Ordförande tackade för visat intresse och förklarade sammanträdet avslutat.

Vid protokollet

Karin Stadler
Ordförande

Ebba Lexmark
Sekreterare

protokollets innehåll justerat av

Per Åman
Justeringsman

Magnus Söderström
Justeringsman

Bilaga:

1 Närvarolista