



Trafikverket  
Att: Johan Sjösten  
172 90 SUNDBYBERG

## **Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande arbetsplan enligt väglagen för Gröndalsbrons ledverk, Essingeleden, Stockholms stad (uppdragsnummer 884141)**

### **Beslut**

Länsstyrelsen godkänner enligt 15 § väglagen miljökonsekvensbeskrivningen, utställelsehandling 2011-11-18, tillhörande arbetsplanen för Gröndalsbrons ledverk.

### **Bakgrund**

Gröndalsbron leder trafiken över vattnet mellan Stora Essingen och Gröndal. Bron utgör en del av Essingeleden och trafikeras dagligen av ca 170 000 fordon. Gröndalsbron består av två parallella broar. Väster om och parallellt med dessa löper dessutom en bro för tvärbanan. Under dessa tre broar går farleden mellan Stockholms hamnområde och västra samt centrala Mälaren. Ungefär 250 fartyg med displacement större än 1000 ton passerar under broarna årligen.

Trafikverket har vid en riskinventering uppmärksammat riskerna för påsegling av Gröndalsbrons pelare. Riskerna för påsegling och dimensioneringskriterier för ett skyddande ledverk har fått utredas av SSPA i Göteborg. Utredningen visar att risken för påsegling är ungefär en gång per 100 år, vilket med hänsyn till konsekvenserna är en oacceptabelt hög risk. Med ett skyddande ledverk bedöms risken för en sådan påsegling minska till en gång per 30 000 år.

Syftet med det planerade ledverket är att avsevärt minska risken för skador eller haveri av broarnas pelare vid en eventuell påsegling. Ett brohaveri skulle sannolikt innebära ett stort antal dödsoffer och även en stor risk för miljöpåverkan på vattentäkten Mälaren, förutom de svårartade konsekvenserna för trafiken. Redan en lindrig påsegling kan innebära att bron behöver stängas av för inspektion och vid påsegling som innebär skador, kan en längre tids avstängning behövas för reparation. Att återuppbygga en havererad bro uppskattas ta minst 3 år.

För att skydda broarnas pelare byggs ett ledverk på båda sidor om farleden. Ledverket är uppbyggt av en kraftig betongbalk strax ovan medelvattenytan, grundlagd på lutande stålrörspålar. Det norra ledverket är ca 170 m långt och det södra



**BESLUT**

Datum  
2012-02-29

Beteckning  
3431-34599-2011

ca 165 m. Arbetena planeras att påbörjas under hösten 2012 och bedöms fortgå drygt 1 år.

Genom att upprätta en arbetsplan enligt väglagen får Trafikverket rådighet över berörda vattenområden samt tillstånd att bygga den varaktigt skyddande väg-anordning som ledverket vid Gröndalsbrons pelare kommer att utgöra.

Byggande i vatten kräver prövning enligt 11 kap. miljöbalken. Arbetet med föreliggande miljökonsekvensbeskrivning, MKB, har pågått parallellt och integrerat med framtagandet av arbetsplanen och upprättande av tillståndsansökan för vattenverksamhet, d.v.s. byggande av ledverket i vatten.

MKB:n har koncentrerats på de mest väsentliga miljöaspekterna, vilka av Trafikverket bedöms vara:

- buller under byggskedet
- påverkan på sjöfarten
- risken för skada på marin fornlämning
- miljöfarlig verksamhet (oljeläckage under byggskedet)

Länsstyrelsen har 2010-08-04 beslutat att verksamheten, med rätt vidtagna bullerdämpande åtgärder, inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

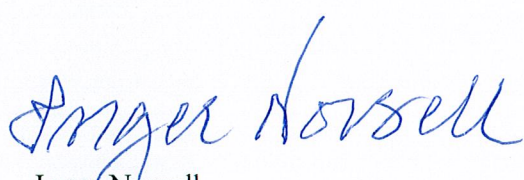
På uppdrag av Trafikverket har KFS Anläggningskonstruktörer AB översänt en begäran om Länsstyrelsens godkännande av MKB inför arbetsplanens utställelse.

**Motiv för Länsstyrelsens beslut**

Enligt Länsstyrelsens bedömning uppfyller den till arbetsplanen hörande miljökonsekvensbeskrivningen syftet med miljökonsekvensbeskrivningar enligt 6 kap. 3 § miljöbalken och kravet på innehåll enligt 6 kap. 7 § miljöbalken. Den kan därför godkännas.



Johan Hjalmarsson  
Arkitekt



Inger Norsell  
Planarkitekt

*Kopia för kännedom till:*  
Stockholms stad, stadsbyggnadskontoret  
Ms  
PL (akten, pärmen, IN)