

**ANSÖKAN OM TILLSTÅND FÖR VATTENVERKSAMHET ENLIGT  
MILJÖBALKEN FÖR:**

## **Väg 263 ny bro Erikssund**

Sigtuna och Upplands-Bro kommuner, Stockholms län

Ansökan 2018-06-27



Dokumenttitel: Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Väg 263 ny bro Erikssund.

Skapat av: Anders Dahllöv, ÅF-Infrastructure, Christina Odén, Trafikverket

Dokumentdatum: 2018-06-20

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2016/94246

Projektnummer: 152599

Fastställt av: Christina Odén,

# Innehållsförteckning

1	Sökande	5
2	Saken	5
3	Yrkanden	5
4	Förslag till villkor	6
5	Rådighet	7
6	Orientering om företaget	7
7	Nyttan av verksamheten	8
8	Nuvarande förhållanden, tillstånd mm	8
8.1	Befintlig anläggning	8
8.2	Tillstånd för befintliga anläggningar	8
8.3	Andra vattenrättsliga tillstånd i området	8
9	Fysiska planer	9
9.1	Översikts- och detaljplaner	9
9.2	Riksintressen och områdesskydd	9
9.3	Strandskydd	9
10	Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet	10
10.1	Höjd- och koordinatsystem	10
10.2	Hydrologiska uppgifter	10
10.3	Geologi	10
10.4	Den nya anläggningen	10
10.5	Förhållanden under byggtiden	11
11	Miljökonsekvenser	12
12	Inverkan på allmänna intressen	13
12.1	Fiske	13
12.2	Sjöfart	13
12.3	Vägtrafik	13
13	De allmänna hänsynsreglerna	13
13.1	Allmänna hänsynsregler	13
13.2	Bevisbörderegeln	14
13.3	Kunskapskravet	14
13.4	Försiktighetsprincipen	14
13.5	Produktvalsprincipen	14
13.6	Hushållnings- och kretsloppsprinciperna	14

13.7	Lokaliseringsprincipen	14
14	Miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål	14
14.1	Miljö kvalitetsnormer	14
14.2	Miljö kvalitetsmål	15
14.2.1	Frisk luft	15
14.2.2	Levande sjöar och vattendrag	15
14.2.3	Ett rikt odlingslandskap	15
14.2.4	Ett rikt växt och djurliv	15
14.2.5	God bebyggd miljö	16
15	Övervakning och kontroll	16
16	Samråd	16
17	Beslut om betydande miljö påverkan	17
18	Berörda fastigheter och sakägare förteckning	17
19	Ersättningsanspråk	17
20	Arbetstid	17
21	Oförutsedd skada	17
22	Skäl till verkställighetsförordnande	18
23	Underlag för prövningsavgift	18
24	Aktförvarare	18
25	Sammanträdeslokal	18
26	Övrigt	18

# 1 Sökande

Sökande: Trafikverket.  
Postadress: 172 90 SUNDBYBERG  
Besöksadress: Solna Strandväg 98  
Telefon: 0771-921 921  
Org.nr: 202100-6297  
Epost: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Ombud: Miljöspecialist Christina Odén  
Trafikverket  
Tel: 010-124 42 96, 072-853 73 28  
E-post: [christina.oden@trafikverket.se](mailto:christina.oden@trafikverket.se)

Enligt bifogad fullmakt, [bilaga 1](#)

# 2 Saken

Ansökan om tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken för uppförande av ny bro över Erikssund i enlighet med den vägplan som lämnats in för fastställelse för väg 263. Bron är belägen vid Erikssund på gränsen mellan Sigtuna och Upplands-Bro kommuner, Stockholms län. Se översiktskarta [bilaga 2](#).

# 3 Yrkanden

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen medger tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken till att uppföra en ny bro över Erikssund, vilket bl. a. innefattar tillstånd att:

- a) Riva befintlig bro över Erikssund med tillhörande brostöd, ledverk, bryggor, och anslutande vägar,
- b) Uppföra ny bro över Erikssund med tillhörande landfästen, tre brostöd i vatten varav ett brostöd utgör en öppningsbar brodel av typen lyftsvängbro,
- c) Uppföra nya ledverk och bryggor,
- d) Uppföra ett manöverhus med anslutande vägar nedströms den befintliga bron,
- e) Utföra spontning och pålning vid anläggandet av brostöd, ledverk och landfästen med här till hörande anläggningar och arbeten inom berört område,
- f) Etablera prämar, flytpontoner eller motsvarande i vattenområdet i anslutning till nya och befintliga bron,

Trafikverket hemställer vidare att mark- och miljödomstolen förordnar att:

- g) Arbetstiden för verksamheten bestäms till fem (5) år från det att dom i målet vunnit laga kraft,
- h) Tiden för framställande av anspråk i anledning av oförutsedd skada till följd av vattenverksamheten ska bestämmas till fem (5) år, räknat från arbetstidens utgång, samt att

- i) Tillståndet, enligt 22 kap. 28 paragrafen 1 st i miljöbalken, får tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft.

Trafikverket hemställer avslutningsvis att miljökonsekvensbeskrivningen godkänns.

## 4 Förslag till villkor

Trafikverket föreslår att tillståndet förenas med följande villkor för vattenverksamheten:

Allmänt villkor:

1. Vattenverksamheten ska utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i denna ansökan med tillhörande teknisk beskrivning och övriga handlingar, såvitt avser frågor som är av betydelse för att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön.

Grumling:

2. Grumlande arbeten får inte utföras under perioden 15 april t o m 30 juni för att minimera risken för påverkan under fiskars lekperiod och under den viktigaste aktivitetsperioden för växt- och djurlivet

Buller

3. Buller från byggverksamheten under byggtiden ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus som riktvärde inte överskrider:
  - 45 dBA i bostäder och arbetslokaler kl. 07.00–19.00
  - 35 dBA i bostäder helgfri måndag-fredag kl. 19.00–22.00
  - 35 dBA i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–19.00
  - 30 dBA i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00
  - 30 dBA i bostäder alla dagar kl. 22.00–07.00.
4. Buller från byggverksamheten får överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå endast vardagar dagtid kl. 07:00-19:00.
5. Avvikelse avseende bullrande arbeten får, om det finns särskilda skäl, endast ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.
6. Riskeras överskridanden av bullernivåerna inomhus under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska möjlighet till tillfälligt boende, alternativt tillfällig vistelse, erbjudas. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas. Även om riktvärdena inte överskrids ska evakuering erbjudas om särskilt behov föreligger, t.ex. till boende med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna.

Sjötrafik

7. Farleden ska under byggtiden hållas öppen för trafik 1 maj – 15 oktober. Avstängningar av farleden bör i huvudsak ske under perioden 16 oktober – 30 april men om en avstängning inte går att undvika utanför denna period ska detta samråd och godkännas av Sjöfartsverket. Avstängningar ska vara

tillfälliga och ska endast ske vid de tillfällen då broarbetena kräver detta av säkerhetsskäl.

8. Under perioden 1 maj – 15 oktober kan inskränkningar av farleden avseende bredd och djup göras efter överenskommelse med Sjöfartsverket/Transportstyrelsen. Farledsbredden ska minst uppgå till 8,7 m. Skyltning och utmärkning av tillfällig bredd ska vara på plats innan arbeten i farleden påbörjas.
9. Utprickning ska ske i samråd med Sjöfartsverket.

#### Kontroll

10. Trafikverket ska inge ett kontrollprogram till tillsynsmyndigheterna senast tre månader innan den till vattenverksamheten relaterade byggverksamheten påbörjas. Kontrollprogrammet ska upprättas med utgångspunkt från vattenmiljön (grumling, föroreningspridning), masshantering och buller. Kontrollprogrammet ska hållas aktuellt och får efter samråd med berörd tillsynsmyndighet justeras allteftersom verksamheten fortskrider.

## 5 Rådighet

Trafikverket har enligt 2 kap 4§ p.4 i lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet erforderlig rådighet för att ansöka om tillstånd för de planerade vattenverksamheterna.

Åtkomst till mark sker genom vägrätt i vägplan för väg 263 Erikssund. En vägplan är upprättad och inlämnad för fastställelseprövning till Trafikverkets avdelning för Juridik och planprövning.

## 6 Orientering om företaget

Bron, med Trafikverkets beteckning 2-140-1, är belägen på väg 263 vid Erikssund på gränsen mellan Sigtuna och Upplands-Bro kommuner, Stockholms län. Se karta [bilaga 2](#). Broläget ligger cirka 7 km nordväst om Sigtuna.

Bron förbinder kommunerna Sigtuna och Upplands-Bro i Stockholms län. Väg 263 förbinder tätorterna Märsta, Sigtuna, Rosersberg, Bro, Brunna och Kungsängen med motorvägarna E18 och E4. Vägen används idag som genväg mellan E18 och Arlanda och är rekommenderad sekundär väg för farligt gods.

Den befintliga bron över Hätunaviken/Erikssund har uppnått sin tekniska livslängd. Trafikstörningar uppstår på grund av återkommande driftproblem beroende på brons dåliga skick. Bron är dessutom för smal för att motorfordon samt cykel- och gångtrafik ska kunna passera bron på ett säkert sätt. Inte heller underhåll kan genomföras på ett effektivt och säkert sätt. Bron planeras därför att ersättas.

## 7 Nyttan av verksamheten

Ändamålet med projektet är att säkerställa den framtida trafikförsörjningen i området genom en förbindelse över Erikssund/Hätunaviken för vägtrafik, gående och cyklister samt att passagen i sundet för sjötrafiken säkras. De kostnader, skador och olägenheter som uppkommer bedöms vara av väsentligt mindre än verksamhetens samhällsnytta.

Vattenverksamheten kommer inte att försvåra annan verksamhet som i framtiden kan tänkas beröra Erikssund och som främjar allmänna eller enskilda ändamål av vikt.

## 8 Nuvarande förhållanden, tillstånd mm

### 8.1 Befintlig anläggning

Befintlig bro vid Erikssund, foto figur 1, är en öppningsbar, tvåfilig svängbro utmed väg 263. Bron är uppförd 1932 och reparerad i flera omgångar.

Brobredden är 5,9 meter och spännvidderna är 21,1+21,6 meter för den fasta tillfartsbron och 17+17 meter för svängbron över farleden.

Brons grundläggning är utförd på lera och morän.



Figur 1. Foto befintlig bro och ledverk.

### 8.2 Tillstånd för befintliga anläggningar

Den befintliga bron i Erikssund uppfördes 1932 i enlighet med dom från den 20 juni 1931 (Ans.D. 10/1931).

### 8.3 Andra vattenrättsliga tillstånd i området

Inga andra tillstånd finns i det direkta närområdet såvitt Trafikverket har kunnat utröna.



## 9 Fysiska planer

### 9.1 Översikts- och detaljplaner

Den norra delen av aktuellt område omfattas av översiktsplan för Sigtuna kommun som antogs 2014. I översiktsplanen är området kring bron utpekat som förslag till sammanhållen bebyggelse utanför planlagt område. Enligt markanvändningskartan utgör området kring bron "pågående mark- och vattenanvändning" där dagens mark- och vattenanvändning huvudsakligen ska fortgå. Enligt översiktsplanen ska väg 263 utvecklas med avseende på kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet i takt med bebyggelseutvecklingen.

Södra delen till hör Upplands-Bro kommun. Kommunens översiktsplan antogs 2011. Väg 263 finns utpekad i översiktsplanen som befintligt/planerat cykelstråk. Området för bron berörs inte av några detaljplaner eller områdesbestämmelser och inget planarbete gällande platsen pågår i någon av de två kommunerna.

### 9.2 Riksintressen och områdesskydd

Erikssundsbron ligger i ett område som berör ett flertal riksintressen direkt eller indirekt. Dessa beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma på berörda riksintresseområden, se [bilaga 6](#), Miljökonsekvensbeskrivning.

### 9.3 Strandskydd

Broläget ligger inom område för strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken. Området har utökat strandskydd som vunnit laga kraft från 1 januari 2015. Förutom själva vattenområdet, omfattar strandskyddet ett område om 300 meter från sundet på båda sidor av bron.

Företaget kommer inte att hindra allmänhetens tillträde till områdets stränder. Den nya bron utformning kommer förbättra tillgängligheten tillstrandområdet jämfört med befintlig situation. Genom de skyddsåtgärder och anpassningar som vidtas kommer goda livsvillkor för djur- och växtliv bevaras och även förbättras genom de strandpassager som anläggs. De störningar som uppkommer under byggperioden bedöms kunna minimeras genom de anpassningar och skyddsåtgärder som planeras.

Prövning enligt bestämmelser om strandskydd inkluderas i vägplanens fastställelse. I och med fastställelsen av vägplanen är frågor om strandskyddsdispens avgjorda (miljöbalken 7 kap 16§ p.3).

## 10 Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet

### 10.1 Höjd- och koordinatsystem

Höjder i ansökan är angivna i höjdsystemet RH2000 om inte annat anges. Plankoordinater anges i Sweref 99 18 00. Se vidare kapitel 2 "Höjdsystem och fixpunkt" i teknisk beskrivning, [bilaga 4](#).

### 10.2 Hydrologiska uppgifter

Det totala tillrinningsområdet till Erikssund är 3 414 km<sup>2</sup> och omfattar bland annat Fyrisån och Örsundaån liksom Ekoln och övriga nordliga delar av Mälaren. Medelvattenföringen är 26 m<sup>3</sup>/s. Vattennivån vid bron styrs till största delen av nivån i Mälaren då Mälarens totala avrinningsområde är betydligt större än tillrinningsområdet till Erikssund. Via projekt Slussen kommer tappningskapaciteten öka via ombyggnation av avbördningsanordningarna vid Slussen samt höjning av kapaciteten i Hammarbykanalen vilket kommer att minska risken för översvämning runt Mälaren samt minska risken för låga nivåer och saltvatteninträngning.

Dämningseffekten i broläget är mycket liten. Beräkningarna visar på en nivåskillnad på ca 0,03-0,07 m för befintlig bro/broläge och ca 0,03 m för den föreslagna nya bron/broläget.

Se vidare beskrivning i [bilaga 5](#), PM Hydrologi och dämningsberäkningar.

### 10.3 Geologi

Jordlagerföljden på södra sidan bedöms bestå av torrskorpelera, lös lera delvis med tunna skikt av finsand eller silt och därunder friktionsjord på berg. Friktionsjorden bedöms bestå av sandig lerig grusmorän. Närmast sundet är leran upp till 5 m mäktig.

I sundet består jordlagren under botten av 0-5 m lera följt av 4-8,5 m morän på berg. Djupet till berg är 3,5–11 meter under botten och markytan i strandzonen på båda sidorna. Strandzonen består av gles vass och är ca 20-30 m bred. Vattendjupet är upp till 4 meter.

I och närmast stranden på norra sidan består jorden överst av 0-1,5 m gyttja, över 0-1,5 m lös lera följt av morän på berg. På längre avstånd från sundet bedöms jordlagerföljden bestå av torrskorpelera, lös lera delvis med tunna skikt av silt eller finsand samt friktionsjord på berg. Den övre delen av torrskorpeleran bedöms utgöras av upp till 0,4 m fyllning av gyttjig lera och humus. Det lösa lerlagret under torrskorpeleran är upp till 10 m mäktigt. Friktionsjorden under lerlagret består av grusig siltig sandmorän. Där berg undersökts har det påträffats på 3-12,5 m djup.

### 10.4 Den nya anläggningen

Den nya bron anläggs öster om den befintliga bron. Den utformas som en öppningsbar svängbro med tre brostöd samt landfästen. Anslutande vägar anpassas till den nya bron.

Befintlig bro med ledverk och bryggor används under byggtiden och kommer att rivas när den nya bron har tagits i bruk.

Den nya bron byggs med bredare körfält och med gång- och cykelbana på ena sidan. Den totala brobredden kommer vara 11 m och bronns totala spännvidd är 82 m. Bron består av en fast och en öppningsbar brodel. Den fasta bron är 40 m med två brospann på vardera 20 m. Den öppningsbara brodelen är 42 m och består av två brofack med 21 m spännvidd. Den fria höjden under bron ska i farleden vara minst 2,7 m över medelvattenytan.

Strandpassagernas bredd ska vara 2,0 m och dessas höjd minst 2,2 m i syfte att kunna nyttjas även av det rörliga friluftslivet. Passage för boende och friluftsliv anordnas längs stranden under bron på båda sidor av sundet.

Grundläggningen kan utföras med plattgrundläggning på packad fyllning över befintligt jordlager av morän. För det södra landfästet måste viss utskiftning av lera utföras och den packade fyllningen blir mellan 2-3 m. Det södra landfästet kan som alternativ utföras pålat med till exempel stålrörspålar. En viss utskiftning kan krävas även för det norra landfästet.

Manöverhus anläggs norr om Erikssund på västra sidan av vägen. Manöverhuset utrustas med reningsanläggning för färskvatten då det inte finns möjlighet att ansluta till kommunalt vatten och avlopp. Manöverhuset föreslås utrustas med slutna avloppstank och snålspolande wc, dusch och vask.

Brons utformning med ledverk, bryggor och manöverhus redovisas på ritningar i [bilaga 3](#), 3.1 broritning plan, [bilaga 3.2](#) broritning profil samt [bilaga 3.3](#) vägplanens plankarta. Se även beskrivningar i [bilaga 4](#), Teknisk beskrivning för mer detaljerade uppgifter om den nya anläggningen.

## 10.5 Förhållanden under byggtiden

Förhållandena under byggtiden beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen som bifogas i [bilaga 6](#).

Den befintliga bron kommer att kunna användas av vägtrafiken under byggtiden till dess att den nya bron är färdigbyggd och öppnad, därefter inleds rivningen av den gamla bron med tillhörande bryggor och ledverk.

Sjöfarten i farleden kommer att kunna fortgå under stora delar av byggperioden. Under vissa arbetsmoment kommer bredden i farleden att minskas. Av säkerhetsskäl krävs även kortare avstängningar av farleden. Trafikverket avser att genomföra dessa arbeten under vinterhalvåret för att minimera påverkan på sjötrafiken.

Den nya, öppningsbara bron kan transporteras vattenvägen via Mälaren för att nå broläget.

Område mellan ny och gammal väg på norra sidan av sundet är lämpligt område för etableringsytor och materialupplag.

Kranuppställningsplatser erfordras på båda sidor om vattendraget. Kranar kommer sannolikt placeras på väggkroppen vid montering av bron.

Flytpontoner kommer att krävas för delar av planerade arbetsmoment men inga temporära bryggor bedöms behövas under byggskedet.

## 11 Miljökonsekvenser

Den föreslagna nya bron innebär inte några stora konflikter med områdets vatten-, fiske-, natur-, kultur- och friluftslivsintressen. De konsekvenser som uppkommer bedöms vara små eller obetydliga och då främst under byggtiden. Ingen påtaglig skada kommer att uppkomma på natur- och kulturmiljön som påverkar riksintresseområdena för yrkesfisket, kulturmiljön och det rörliga friluftslivet som berörs. Dock kommer de närmast boende att störas av buller under byggperioden.

Under byggperioden, som beräknas till cirka två år kommer påverkan att kunna uppkomma i vattenmiljön. Arbete i och vid vattnet kan medföra grumling och andra skador som kan påverka vattnets växt- och djurliv. För att minimera denna påverkan kommer arbete som kan medföra grumling av vattnet inte utföras under perioden 15 april till den 30 juni, dvs. under den period som är viktigast för fiskfaunan och det övriga biologiska livet i vattnet. Arbete som inte medför grumling, t.ex. inom spontkassun, bedöms kunna genomföras under denna period.

Rivnings- och anläggningsarbetet kan orsaka störningar av buller, vibrationer och damning för närboende. En byggbullerutredning har genomförts, se [bilaga 6.1](#). Utredning visar att höga nivåer kommer att kunna uppstå utomhus vid närbelägna bostäder. Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller utomhus riskerar därför att överskridas men beräkningarna visar att riktvärdena för bullernivåer inomhus inte överskrids. Dock förutsätter detta för en bostad att fastighetsnära bullerskyddsåtgärder genomförs innan vattenverksamheten påbörjas i enlighet med vad som kommer att erbjudas fastighetsägare enligt den berörda vägplanen.

Den nya bron kommer att bidra till en förbättring för miljön. Förbättrad dagvattenhantering minskar påverkan av vägdagvatten i sundet. Tillsammans med den förbättrade trafiksäkerheten minskar detta också risken för utsläpp av farligt gods eller drivmedel vid olyckor. De passager som skapas under bron längs vattnet på båda sidor, liksom ny gång- och cykelbana över bron, minskar barriäreffekterna för både djurlivet och friluftslivet.

Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma på de riksintressen som finns utpekade i området.

För mer ingående beskrivningar av bedömda miljökonsekvenser se upprättad MKB för planerad vattenverksamhet, [bilaga 6](#).

## 12 Inverkan på allmänna intressen

### 12.1 Fiske

Med de skyddsåtgärder och anpassningar som vidtas under byggnationen bedöms konsekvenserna för fiskeintresset vara små och tillfälliga.

### 12.2 Sjöfart

Ett av syftena med projektet är att minska risken för driftstörningar som kan påverka sjötrafiken i farleden.

Farleden i Erikssund har ensegenfri höjd på 2,7 m och en bredd på 12,4 m. Under perioden som nya bron färdigställs kommer farleden att vara öppen, men med begränsad bredd. Bredden i farleden kommer att vara något smalare på grund av de sponter/kassuner som måste etableras runt stöden för gjutning av bottenplattor men kommer inte understiga 8,7 m. Den nya bron ska byggas så att det möjliggör broöppning under hela produktionstiden med undantag för vissa kortare moment i anläggningsarbetet.

Sjöfarten kommer att kunna fortgå under stora delar av byggperioden utan större störningar med undantag för kortare perioder vid demontering/kapning av spont (ca tre dagar), montering av nya ledverk (ca tre dagar), montering av öppningsbar broöverbyggnad (ca sju dagar) och rivning av befintlig bro och ledverk (ca sju dagar). Trafikverket avser att genomföra dessa arbeten under vinterhalvåret för att minimera påverkan på sjötrafiken.

För att säkerställa säkerheten under byggtiden kommer en nautisk riskanalys att genomföras samt ett startmöte hållas med Sjöfartsverket, Trafikverket och kommande entreprenör för att säkerställa kommunikationsvägar under byggtid

### 12.3 Vägtrafik

Genom byggnation av ny bro minskas risken för driftstörningar som stoppar vägtrafiken över Erikssund. Genom att bygga ny bro bredvid befintlig kommer störningarna för vägtrafiken under byggskedet att minimeras.

## 13 De allmänna hänsynsreglerna

### 13.1 Allmänna hänsynsregler

Sökanden anser att vattenverksamheten inte motverkar miljöbalkens mål och att dess hänsynsregler är uppfyllda och nyttan med vattenverksamheten överstiger kostnaden varför sökanden därför anser att vattenverksamheten bör tillåtas.

De allmänna hänsynsreglerna i 2 kap MB beaktas enligt nedan.

## 13.2 Bevisbörderegeln

I projektet har Trafikverkets verktyg för miljösäkring använts i syfte att säkerställa hanteringen av de miljöfrågor som uppstår.

Genom miljöuppföljnings- och miljökontrollprogram som tas fram inför byggskedet kan effekten av föreslagna åtgärder följas upp.

## 13.3 Kunskapskravet

Kunskapskravet uppfylls genom att Trafikverket har initierat utredningar på områden där kunskapen varit bristfällig samt genom att samråd har hållits med myndigheter och enskilt berörda. Den kunskap som har inhämtats under planeringsprocessen har påverkat brouformningen så att negativa miljökonsekvenser har undvikits eller begränsats.

## 13.4 Försiktighetsprincipen

Försiktighetsprincipen följs genom att åtgärder föreslås, eller anpassningar av brouformningen görs, för att begränsa eller förhindra negativ påverkan, redan där risk för negativ påverkan uppstår.

## 13.5 Produktvalsprincipen

Trafikverket har riktlinjer för kemiska produkter (TDOK 2010:310) och material och varor (TDOK 2012:22) samt ställer krav på entreprenörers och uppdragstagares miljöhänsyn genom TDOK 2012:93, Generella miljökrav vid entreprenadupphandling. Genom dessa krav och riktlinjer strävar Trafikverket efter att minska miljöpåverkan från farliga ämnen.

## 13.6 Hushållnings- och kretsloppsprinciperna

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna är tillämpbara främst vid val av material till berörda anläggningar. Utformning, teknik och material ska väljas med tanke på god bärighet och lång livslängd. Därigenom kan ett resurssnålt byggande åstadkommas.

## 13.7 Lokaliseringsprincipen

Alternativa lokaliseringar har studerats i vägplanen. Mot bakgrund av det utredningsarbetet och den samrådsprocess som skedde bedömdes det i arbetet med vägplanen att den nu valda lokaliseringen utgöra det mest lämpade alternativet att gå vidare med.

# 14 Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål

## 14.1 Miljökvalitetsnormer

Enligt miljöbalken ska en miljökvalitetsnorm ange de föroreningsnivåer eller störningsnivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse eller som miljön eller naturen kan belastas med utan fara för påtagliga olägenheter.

Miljö kvalitetsnorm för vatten gäller för Mälaren-Skofjärden (SE661812-160232) enligt beslut 2016-12-21. Vattenförekomsten sträcker sig cirka 15 km från Ekoln i norr via Stavsund till Skofjärden och vidare via Erikssund till Sigtuna i söder. Vattenförekomsten har sämre än god ekologisk status på grund av övergödning. Vattenförekomsten har normen god ekologisk status med tidsundantag till 2027. Beslutad miljö kvalitetsnorm för kemisk ytvattenstatus är god. Kvicksilver och bromerade difenyler är undantagna. För båda gäller att höga halter finns i alla ytvattenförekomster på grund av långväga storskalig spridning. Den nya bron minskar risken för påverkan på berörda vatten. Se vidare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Inga grundvattenförekomster berörs av projektet.

Mälaren är ett skyddat vatten enligt förordningen (2001:554) om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten vilken bygger på EU:s fiskvattendirektiv. Bestämmelsernas syfte är att skydda och förbättra vattenkvaliteten i vattenområden som omfattas. Den nya bron minskar risken för påverkan på berörda vatten.

## 14.2 Miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit mål för miljö kvaliteten inom 16 områden. Målen ska nås inom en generation och beskriver den kvalitet och det tillstånd för Sveriges miljö, natur- och kulturreсурser som är miljömässigt hållbara på lång sikt. De miljö kvalitetsmål som bedöms kunna påverkas av sökt vattenverksamhet är *Frisk luft, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, Ett rikt växt- och djurliv* och *God bebyggd miljö*.

### 14.2.1 Frisk luft

Projektet innebär utsläpp av luftföroreningar från fordon och arbetsmaskiner under byggtiden. Den nya bron med bredare vägbanor leder till bättre trafikflöde med färre trafikstillstånd vilket bedöms reducera brons påverkan på målet. Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter kan medföra att fler väljer att gå eller cykla vilket därmed kan medföra minskade utsläpp av luftföroreningar.

### 14.2.2 Levande sjöar och vattendrag

Bortsett från viss störning under byggtiden medför den nya vägen och bron minskad risk för påverkan av vägdragvatten och den förbättrade trafiksäkerheten minskar risken för påverkan av farligt gods. Viss påverkan av grumling under byggtiden. Projektet påverkar huvudsakligen inte måluppfyllelse.

### 14.2.3 Ett rikt odlingslandskap

Markintrång och påverkan på traktens odlingslandskap ger en viss mindre påverkan på målet.

### 14.2.4 Ett rikt växt och djurliv

Grumling kan skada djurlivet i sundet under byggtiden men genom de skyddsåtgärder som vidtas bedöms konsekvenserna bli små och av tillfällig karaktär. I övrigt bedöms

konsekvenserna av bron bli obetydliga. Förbättrade faunapassager under bron. Projektet motverkar målet men i mycket liten grad.

#### 14.2.5 God bebyggd miljö

Minskat buller vid närbelägna bostäder genom flyttad väg och bullerskyddsåtgärder gynnar målet.

## 15 Övervakning och kontroll

Ett kontrollprogram kommer att tas fram i samarbete med berörda tillsynsmyndigheter för projekt väg 263 Erikssund. Kontrollprogrammet kommer att innefatta arbeten som avser dels sökt vattenverksamhet och dels arbeten som härrör till vägplaneprojektet. Kontrollprogrammet ska reglera anläggningsarbeten så att eventuella skador från dessa minimeras.

Den del av kontrollprogram som avser åtgärder som omfattas av ansökan om tillstånd för vattenverksamhet kommer att beakta arbeten under byggtiden, såväl på vatten som på land. Mer specifikt kommer följande aspekter att omfattas som berörs av olika arbetsmoment: vattenmiljö, masshantering och buller.

Trafikverket kommer att ta fram kontrollprogrammet minst tre (3) månader innan den till vattenverksamheten relaterade byggverksamheten påbörjas.

Utöver det kontrollprogram som tas fram i samarbetet med tillsynsmyndigheterna genomför Trafikverket kontroll av verksamheten i enlighet med bestämmelserna i miljöbalken och egenkontrollförordningen (1998:901). Som stöd för miljösäkring under byggskedet finns verktyget Miljösäkring Bygg (TDOK 2012:158) som används som miljöchecklista i byggskedet. Miljöchecklistan som ska upprättas innehåller fastställda och övriga skyddsåtgärder enligt vägplan, förfrågningsunderlag, tillstånd till vattenverksamhet mm. Miljöchecklistan fungerar som ett levande dokument som ska hållas uppdaterat under byggtiden av entreprenör och Trafikverket.

Innan arbetena påbörjas ska entreprenören upprätta en miljöplan för arbetets genomförande. I denna ska bl.a. skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått för skydd av vattendrag beskrivas. Entreprenörens miljöplan ska godkännas av beställaren. Miljöronder är en del av entreprenörens egenkontroll och kommer att genomföras kontinuerligt under byggtiden.

## 16 Samråd

Inför upprättandet av ansökan har föreskrivet samråd genomförts. Inför samråden upprättades ett samrådsunderlag för vattenverksamheten som har funnits tillgängligt på [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se) samt på Trafikverkets kontor i Solna.

Följande har ingått i samrådet som huvudsakligen har genomförts parallellt med samrådet för vägplanen:



- Tidigt samråd med länsstyrelsen, Sigtuna kommun och Sjöfartsverket 2017-02-15. Redovisat genom minnesanteckningar från mötet. Se vidare i samrådsredogörelsen.
- Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda. Utskick 2017-04-25 med inbjudan till samrådsmöte som genomfördes 2017-05-17. Se vidare i samrådsredogörelsen med minnesanteckningar från mötet samt noteringar av övriga synpunkter som inkommit.
- Utökad samråd med myndigheter, organisationer och allmänhet. Utskick 2017-04-25 med inbjudan till samrådsmöte som genomfördes 2017-05-17. Se vidare samrådsredogörelsen med minnesanteckningar från mötet samt noteringar av övriga synpunkter som inkommit.

Efter samrådstiden upprättades en samrådsredogörelse som har översänts till länsstyrelsen inför beslut avseende om verksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan, [bilaga 8](#).

## 17 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen har 2017-11-09 meddelat beslut att vattenverksamheten kan antas medföra betydande miljöpåverkan, se [bilaga 9](#). Beslutet föranledde inget ytterligare samråd då detta redan hade genomförts i utökad krets. Se avsnitt 16 ovan.

## 18 Berörda fastigheter och sakägarförteckning

Sakägare i målet är enligt sökanden de fastighetsägare som har fastigheter i direkt anslutning till broläget och som har vattenområde inom Erikssund, se [bilaga 7](#).

## 19 Ersättningsanspråk

Trafikverket bedömer att den planerade vattenverksamheten inte kommer att föranleda några ersättningsgilla skador för omgivningen. Skulle sådana skador mot förmodan ändå uppkomma föreslås att reglering sker i den ordning som gäller för oförutsedda skador.

## 20 Arbetstid

Trafikverket föreslår att den tid inom vilken arbetena ska vara färdigställda fastställs till fem (5) år från det att domen vunnit laga kraft.

## 21 Oförutsedd skada

Trafikverket föreslår att tid för oförutsedd skada fastställs till fem (5) år efter arbetstidens utgång.

## 22 Skäl till verkställighetsförordnande

Trafikverket yrkar att i domen meddelat tillstånd ska få tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft.

Befintlig bro över Erikssund är i dåligt skick och behöver renoveras och risk finns att förbindelsen inte kan hållas öppen, särskilt om byggnationen av ny bro drar ut på tiden. Stängd vägförbindelse över Erikssund skulle innebära långa omvägar för berörd trafik. Anläggandet av nya bron och den försäkran om förbindelse över sundet som denna medför är därför av stor samhällsnytta.

## 23 Underlag för prövningsavgift

Kostnad för de delar av vägplanen som utgör vattenverksamhet har beräknats vara cirka 120 miljoner kronor vilket Trafikverket föreslår skall utgöra underlag för beräkning av prövningsavgift.

## 24 Aktförvarare

Som aktförvarare föreslås:

Upplands-Bro kommun, Akasya Randhav, kommunledningskontoret, Furuhällplan 1, 196 40 Kungsängen, tel 08-5183 21 53

Sigtuna kommun, Anne Kayani, Kontaktcenter, Kommunledningskontoret, Södergatan 20, 195 85 Märsta, tel 08-591 266 12.

## 25 Sammanträdeslokal

Som lokal för eventuellt sammanträde föreslås Hätunagården vid Hätuna kyrka, ca 2 km söder om broläget. Bokas genom Svenska kyrkan i Bro församling, tel 08-584 808 80, [www.svenskakyrkan.se/Bro%20forsamling/forsamlingsexpedition-och-forsamlingssalar](http://www.svenskakyrkan.se/Bro%20forsamling/forsamlingsexpedition-och-forsamlingssalar).

## 26 Övrigt

Ansökan med bilagor översänds i 15 exemplar. Ansökningshandlingarna översänds också digitalt.

Vid fakturering av domstolens kostnader för annonsering m.m. är adressen Trafikverket, FE851, 838 26 Frösön. Referens, EF nummer: Åsa Eriksson 115905.

---

Christina Odén, miljöspecialist vattenverksamhet

## **Bilagor**

1. Fullmakt
2. Översiktskarta
3. Ritningar
  - 3.1 Broritning plan 242K2001-A
  - 3.2 Broritning profil 242K2001-B
  - 3.3 Vägplanens plankarta för berörd del ritning 202T0201
4. Teknisk beskrivning
5. PM Hydrologi och dämpningsberäkningar. Väg 263, ny bro Erikssund
6. Miljökonsekvensbeskrivning med bilaga PM Byggbuller
7. Sakägarförteckning
8. Samrådsredogörelse
9. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg  
Besöksadress: Solna strandväg 98  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90  
[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)