



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2018-03-28
meddelad i
Nacka strand

Mål nr M 3988-17

PARTER

Sökande

Staten genom Trafikverket Region Stockholm, 202100-6297
Box 2218
103 15 Stockholm

Ombud: Verksjurist Maria Wååg
c/o Trafikverket
172 90 Sundbyberg

SAKEN

Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken för uppförande av ny bro över Skurusundet

Avrinningsområde: Norra Östersjön -003
Koordinater i Swerf99: N: 6579447 E: 683368
AnläggningsID i miljöboken: 63859

DOMSLUT

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen ger Staten genom Trafikverket tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att inom fastigheterna Nacka Björknäs 1:1, Nacka Björknäs 1:9, Nacka Sicklaön 73:10 och Nacka Sicklaön 73:121 i Nacka kommun

- a) uppföra två brostöd och tillhörande bottenplattor inom vattenområdet för ny bro över Skurusundet,
- b) utföra spontning vid anläggandet av brostöd i Skurusundet med härtill hörande anläggningar och arbeten, inom området markerade på karta i bilaga 1,
- c) etablera pråmar, flytbryggor, eller motsvarande i vattenområdet markerat på karta i bilaga 1, för att möjliggöra uppförande av ny bro,

Dok.Id 533838

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 30 E-post: mmd.nacka.avdelning3@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag – fredag 08:00–16:30

- d) uppföra temporärt brostöd i Skurusundet för lansering av ny bro.

Villkor

Allmänt villkor

1. Verksamheten ska utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad som Trafikverket uppgivit i ansökan med tillhörande teknisk beskrivning och övriga handlingar samt i övrigt anfört och åtagit sig i målet.

Buller

2. Buller från byggverksamheten under byggtiden ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus som riktvärde inte överskrider:
 - 45 dB(A) i bostäder och arbetslokaler samt 40 dB(A) i skolor helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00
 - 35 dB(A) i bostäder helgfri måndag-fredag kl. 19.00–22.00
 - 35 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–19.00
 - 30 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00
 - 30 dB(A) i bostäder alla dagar kl. 22.00–07.00.
3. Arbeten som genererar luftburet buller får endast utföras helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00 och arbeten i berg som genererar stomljud får endast utföras helgfri måndag-fredag kl. 07.00-22.00.
4. a) I samråd med tillsynsmyndigheten får arbeten som medför luftburet buller och överskridande av värdena i punkten 2 ske helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00.

b) I samråd med tillsynsmyndigheten får arbeten som medför stomljud och överskridande av värdena i punkten 2 ske helgfri måndag-fredag kl. 07.00-22.00.

c) Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske endast efter tillsynsmyndighetens godkännande.

5. Arbeten med pålning och spontning ska huvudsakligen utföras med borring respektive vibrering.
6. Riskeras överskridande 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, dock om möjligt senast tre veckor innan arbetet påbörjas. Även om riktvärdena inte överskrids ska evakuering erbjudas om särskilda behov föreligger, t.ex. till boende med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna.

Grumling

7. Grumlande arbeten får inte utföras under perioden 1 maj till den 31 augusti. Arbeten innanför de spontade områdena berörs inte av de tidsmässiga restriktionerna.
8. Arbeten i vattenområdet ska utföras med stor aktsamhet så att grumling minimeras. Åtgärder ska vidtas för att förhindra spill och läckage av olja och andra kemikalier från arbetsfordon. Saneringsutrustningska finnas tillgänglig.
9. Vid grumlande arbeten ska, om möjligt, skyddsskärm bestående av dubbla flytlänsar och nedhängande geotextil som sluter tätt an mot botten, användas. Om strömningsförhållanden så kräver kan bubbelgardin med tryckluft användas istället efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Nämnade skyddsanordningar får tas bort först när det efter provtagning är visat att turbiditeten minskat till godtagbara nivåer.
10. Utsläpp av vatten från sedimentationsbassängen bör ske inom ett avgränsat område med flytläns eller bubbelgardin.

Sjötrafik

11. Farleden ska under byggtiden hållas öppen för trafik 15 juni-20 augusti. Under denna period kan inskränkningar av farleden i höjd, bredd och djup göras efter överenskommelse med Sjöfartsverket/Transportstyrelsen.
12. Avstängning av farleden kan ske under tiden 21 augusti-14 juni. Avstängningen ska vara tillfällig och ska endast ske vid de tillfällen då broarbetena kräver detta av säkerhetsskäl.
13. Utprickning ska ske i samråd med Sjöfartsverket.
14. Information om åtgärder som påverkar båttrafiken i Skurusundet ska ske med god framförhållning och med riktad information till länets båtklubbar, bolag och privatpersoner som yrkesmässigt framför båtar i farleden samt till de boende i Nacka kommun innan arbete som påverkar framkomligheten i farleden påbörjas.

Kontroll

15. Slutligt förslag till kontrollprogram för vattenverksamheten ska upprättas i samråd med, och ges in till tillsynsmyndigheterna senast tre (3) månader innan den till vattenverksamheten relaterade byggverksamheten påbörjas. Kontrollprogrammet ska upprättas med utgångspunkt från vattenmiljön (grumling, förorenings-spridning), masshantering, buller och stomljud, vibrationer, påverkan på luft. Kontrollprogrammet ska hållas aktuellt och får efter samråd med berörd tillsynsmyndighet justeras allt eftersom verksamheten fortskrider. Kontrollprogrammet ska även innefatta reninvesteringsåtgärder på befintlig bro som inte utgör vattenverksamhet samt anläggningsarbeten som ingår i lagakraftvunnen vägplan.
16. Trafikverket ska meddela länsstyrelsen när planerade arbeten påbörjas respektive avslutas.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Arbetstid

Den tid inom vilken arbetena ska vara utförda bestäms till sex (6) år från den dag denna dom vinner laga kraft.

Oförutsedd skada

Tiden för framställande av anspråk i anledning av oförutsedd skada till följd av vattenverksamheten bestäms till fem (5) år, räknat från arbetstidens utgång.

Verkställighetsförordnande

Mark- och miljödomstolen förordnar att tillståndet får tas i anspråk utan hinder av att domen inte har vunnit laga kraft.

Prövningsavgift

Prövningsavgiften bestäms slutligt till 400 000 kr.

Rättegångskostnader

Trafikverket ska ersätta Länsstyrelsen i Stockholms län för rättegångskostnader med 32 000 kr och ränta enligt 6 § räntelagen på beloppet från dagen för denna dom till dess betalning sker.

YRKANDEN

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

- e) Uppföra två brostöd och tillhörande bottenplattor inom vattenområdet för ny bro över Skurusundet,
 - f) Utföra spontning vid anläggandet av brostöd i Skurusundet med härtill hörande anläggningar och arbeten, inom området markerade på karta i bilaga B1,
 - g) Etablera pråmar, flytbryggor, eller motsvarande i vattenområdet markerat på karta i bilaga B1, för att möjliggöra uppförande av ny bro,
 - h) Uppföra temporärt brostöd i Skurusundet för lansering av ny bro,
- Trafikverket hemställer vidare att mark- och miljödomstolen förordnar att
- i) Arbetstiden för verksamheten bestäms till sex (6) år från det att dom i målet vunnit laga kraft,
 - j) 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
 - k) Tillståndet, enligt 22 kap. 28 § 1 st miljöbalken, får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

Trafikverket hemställer avslutningsvis att miljökonsekvensbeskrivningen godkänns

Trafikverket föreslår att tillståndet förenas med följande villkor för vattenverksamheten:

Allmänt villkor

1. Vattenverksamheten ska utföras i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökan med tillhörande teknisk beskrivning och övriga hand-

lingar, såvitt avser frågor som är av betydelse för att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön.

Buller

2. Buller från byggverksamheten under byggtiden ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus som riktvärde inte överskrider:
 - 45 dB(A) i bostäder och arbetslokaler samt 40 dB(A) i skolor helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00
 - 35 dB(A) i bostäder helgfri måndag-fredag kl. 19.00–22.00
 - 35 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 07.00–19.00
 - 30 dB(A) i bostäder lördag, söndag och helgdag kl. 19.00–22.00
 - 30 dB(A) i bostäder alla dagar kl. 22.00–07.00.
3. Arbeten som genererar luftburet buller får endast utföras helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00 och arbeten i berg som genererar stomljud får endast utföras helgfri måndag-fredag kl. 07.00-22.00
4. a) I samråd med tillsynsmyndigheten får arbeten som medför luftburet buller och överskridande av värdena i punkten 2 ske helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00.

b) I samråd med tillsynsmyndigheten får arbeten som medför stomljud och överskridande av värdena i punkten 2 ske helgfri måndag-fredag kl. 07.00-22.00.

c) Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske endast efter tillsynsmyndighetens godkännande.
5. Arbeten med pålning och spontning ska huvudsakligen utföras med borring respektive vibrering.
6. Riskeras överskridande av bullernivåerna inomhus under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska möjlighet till tillfällig boende, alternativt tillfällig vistelse, erbjudas. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor

innan arbetet påbörjas. Även om riktvärdena inte överskrids ska evakuering erbjudas om särskilda behov föreligger, t.ex. till boende med nattarbete, små barn, äldre och sjukskrivna.

Sjötrafik

7. Farleden ska under byggtiden hållas öppen för trafik 15 juni-20 augusti. Under denna period kan inskränkningar av farleden i höjd, bredd och djup göras efter överenskommelse med Sjöfartsverket/transportstyrelsen.
8. Avstängning av farleden kan ske under tiden 21 augusti-14 juni. Avstängningen ska vara tillfällig och ska endast ske vid de tillfällen då broarbetena kräver detta av säkerhetsskäl.
9. Utprickning ska ske i samråd med Sjöfartsverket.

Kontroll

10. Trafikverket ska inge ett kontrollprogram till tillsynsmyndigheterna senast tre (3) månader innan den till vattenverksamheten relaterade byggverksamheten påbörjas. Kontrollprogrammet ska upprättas med utgångspunkt från vattenmiljön (grumling, föroreningsspridning), masshantering, buller och stomljud, vibrationer och påverkan på luft. Kontrollprogrammet ska hållas aktuellt och får efter samråd med berörd tillsynsmyndighet justeras allteftersom verksamheten fortskrider. Kontrollprogrammet kommer även innefatta reninvesteringsåtgärder på befintlig bro som inte utgör vattenverksamhet samt anläggningsarbeten som ingår i lagakraftvunnen vägplan.

ANSÖKAN

Ansökan avser tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken för uppförande av ny bro över Skurusundet i enlighet med fastställd vägplan för väg 222, Nacka kommun, Stockholms län.

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.

Upprättandet av ny bro i nytt läge är en del i en ny trafiklösning för väg 222. En vägplan är fastställd av Trafikverkets avdelning för Juridik och planprovning den 3 mars 2016, beslutet överklagades men vann laga kraft den 8 december 2016.

Orientering om företaget

Vägplanen för väg 222, Värmdöleden, omfattar en ny vägbro samt ombyggnad och anpassning av trafikplatserna Skuru och Björknäs. Projektet omfattar även renovering av de två befintliga vägbroarna över Skurusundet.

Planen omfattar skyddsåtgärder för omhändertagande av dagvatten som uppkommer inom vägområdet och bullerskärmsåtgärder föreslås längs hela vägsträckan. Som komplement till skärmåtgärderna krävs för flera fastigheter ytterligare åtgärder i form av exempelvis fasadåtgärder och/eller lokala skyddsåtgärder vid uteplats.

Nyttan av verksamheten

Ändamålet med projektet är att säkerställa den framtida trafikförsörjningen av östra Nacka och Värmdö genom att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten i trafiksystemet. Värmdöleden är den enda landförbindelsen mellan Stockholm och östra Nacka samt Värmdö.

Nuvarande förhållanden, tillstånd m.m.

Befintlig vägförbindelse består av två parallella broar. Den totala brolängden för vardera bro är ca 280 m. Inget av bronns nio stöd är placerat inom vattenområdet.

Tillstånd för befintliga anläggningar

Vägförvaltningen i Stockholm och Nacka stad fick 9 juni 1951 tillstånd i vattendomstolen för uppförande av en ny bro invid den gamla, (A29/1951). Den äldre bron uppfördes omkring 1915 och Trafikverket har inte funnit några handlingar rörande vattendom för denna bro.

Andra vattenrättsliga tillstånd i området

Det finns tre domar rörande vattenanläggningar i Skurubrons närhet. Enbart domen rörande telekabeln kan komma att bli berörd av planerad vattenverksamhet.

Tabell 1. Befintliga tillstånd i eller i nära anslutning till ny bro över Skurusund

Datum	Mål nr	Syfte med tillståndet	Sökande
1989-02-14	VA 96/88	Tillstånd nedlägga telekabel i Skurusundet och Lännerstasundet, Nacka kommun, Stockholms län	Televerket
1955-11-26	AnsD 51/1955	Utsläpp av avloppsvatten i Skurusundet omkring 200 m norr om Skurubron, Boo sock-	Boo kommun
1963-03-28	AnsD 56/1962	Prövning av villkor angående avloppsvatten	Boo kommun

Fysiska planer*Översikts- och detaljplaner*

Breddningen av väg 222 Värmdöleden med bro i nytt läge stämmer överens med befintlig översiktsplan för området. I den översiktsplan från 2002 som Nacka kommun tagit fram reserveras mark för breddning av väg 222 Värmdöleden i läget för Skurubron. Inom berört vattenområde finns en gällande detaljplan: Björknäs (Spl 312) fastställd år 1981. Detaljplanen ligger på den nordöstra sidan av befintlig Skurubro och kommer inte att påverkas av de ansökta arbetena.

Riksintressen och områdesskydd

Väg 222 Värmdöleden och farleden genom Skurusundet och Baggensstäket är utpekade som riksintressen för kommunikation enligt 3 kap. miljöbalken.

Farleden genom Skurusundet kommer temporärt att påverkas under byggtiden men någon långsiktig påverkan på riksintresset kommer inte att ske.

Strandskydd

Frågan om dispens från strandskyddet hanteras i vägplanen för väg 222, Värmdöleden.

Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet

Alla höjder i denna ansökan är angivna i RH2000. Konnektionen mellan RH00 och RH2000 är 52,5 cm där RH 2000 ligger högre. Koordinatsystem som används är Sweref 99 18 00.

Hydrologiska uppgifter

Karakteristiska värden för vattenståndet (RH2000) i Saltsjön är (SMHI, 2011-11-14):

Högsta högvattenstånd (HHW)	+1,30 m
Medelhögvattenstånd (MHW)	+0,75 m
Medelvattenstånd (MW)	+0,13 m
Medel lågvattenstånd (MLW)	-0,31 m
Lägsta lågvattenstånd (LLW)	-0,53 m

Havsvattenståndet är beroende av många faktorer, främst av lufttryck, men också av vindriktning. På längre sikt beräknas ett varmare klimat leda till ett höjt vattenstånd.

Geotekniska förhållanden

Området vid Skurubron karaktäriseras av Skurusundets dalgång, med höga bergknallar på bägge sidor. Marknivån varierar mellan +0 i sundet och +30 vid berget på Skurusidan. Stränderna längs sundet är branta och området nära bron kännetecknas av tunna jordlager med berg i dagen. Vattendjupet i Skurusundet uppgår som mest till cirka 12 meter.

Den nya anläggningen

Den planerade bron är en kontinuerlig balkbro i stål. Bron vilar på två landfästen och fyra mellanstöd. Ingiven ansökan om tillstånd berör de två inre mellanstöden. Stöden är placerade ovanför strandlinjen mot Skurusundet och är tetrapodformade, de två yttersta mellanstöden, som inte berörs av denna ansökan, är Y-formade.

Bottenplattorna på de två inre mellanstöden utförs i armerad betong och placeras delvis i vatten. Dessa plattor är stora nog för att även kunna utgöra grundläggning för temporära konstruktioner för lansering av överbyggnad.

Brostöden för den nya bron kommer att placeras på land, men anläggning av de två innersta stöden kommer delvis att ske ute i vattnet. Arbeten med spontning och pålning för anläggning av brostöden kommer under byggskedet att ianspråkta ca 750 m² vid varje brostöd. Arbetet i vattnet kommer att avskärmas. Innanför skärmen anläggs en bakåtförankrad spont som tätas mot land och mot botten. Sponten blir ca 7,5 x 20 meter, varav tre sidor bedöms vara i vattnet. Sponten bedöms uppta en vattenarea om ca 150 m² per sida. Innanför sponten kommer sprängning för grundläggning av brostöden att göras. Efter sprängning schaktas bergmassorna bort och spontens tätning säkerställs. Vattnet innanför sponten pumpas ut till en sedimentationsanläggning som antingen står på land eller på pråm innan vattnet släpps ut innanför skärmen. På den sprängda ytan packas 0,3 m fyllning med bergkross alternativt gjuts en bottenplatta för brostödet direkt på berg. Efter det att bottenplattan är gjuten är behovet av länshållning nästintill obefintligt men om behov uppstår pumpas allt vatten via en sedimentationsanläggning.

Förhållanden under byggtiden

Tillfälliga konstruktioner

För bygget av den nya bron kommer det att behövas flera olika anordningar i vattenområdet.

- Påseglingsskydd utförs som till exempel pålbockar som förankras mot botten. Förankringen kan ske genom stag som borrar ned i berget eller kassuner som ställs på botten.
- Skydd, typ siltgardiner, för grumlingsbegränsning som tätas mot botten.

- Spont för gjutning av brostöden kan delvis komma att utföras i vattenområdet. Vid stöden kan även enklare tillfälliga arbetsbryggor behövas.
- Eventuellt ett tillfälligt brostöd vid lansering av bron.
- Farleden kommer att prickas ut förbi arbetsplatsen. Typer, antal och lägen för bojar och prickar bestäms i samråd med Sjöfartsverket/Transportstyrelsen. Ändrad utprickning och ändrade förhållanden ska anmälas till Sjöfartsverket för publicering i Underrättelser för sjöfarande (Ufs).

Ponton, pråmar och båtar

Mycket av det material som behövs för anläggandet av bron kommer att fraktas till platsen med hjälp av pråmar på sundet. För att inte de pråmar som används under byggskedet ska behöva använda motorkraft vid avlastning, kommer bojar att placeras i sundet. Pråmar med arbetsmaskiner kommer att ta cirka 20 m av sundets bredd vid den nya bron i anspråk, även den befintliga hamnanläggningen kommer att nyttjas. Om en pontonkran används kommer den att behöva styras med motorkraft. Pontonerna och pråmar förankras i sjöbotten med ankare eller stödben eller förtöjs i brostöd eller andra anläggningsdelar som är lämpliga.

Arbetsområden

Etableringsområde kommer i första hand att finnas på land. I begränsad omfattning kan även pontoner komma att nyttjas.

Utbyggnadsmetoder, ny bro

Ny överbyggnad över Skurusundet kommer sannolikt att lyftas på plats med en pontonkran. Alternativt är det möjligt att lansera ut överbyggnaden. Väljs det senare alternativet kommer troligen ett temporärt stöd krävas.

Miljökonsekvenser

Vattenverksamheten under byggskedet för en ny bro bedöms leda till små negativa konsekvenser för vattenkvalitet, växt- och djurliv, vibrationer och för kulturmiljövärden. För båttrafik bedöms konsekvenserna bli små/måttliga. Konsekvenserna för rekreation och bullersituationen i området bedöms bli måttliga negativa.

De beräkningar som har genomförts för det buller som bedöms uppkomma av sökt vattenverksamheten visar att ljudnivåerna, vid flera av de närmaste fastigheterna, inte innehåller Naturvårdsverkets riktvärden under dagtid. Trafikverket kommer på olika sätt att sträva efter att begränsa störningar av byggbuller.

Inga miljökvalitetsnormer för vatten förväntas överskridas under vare sig byggtid eller drifttid. Vattenverksamheten påverkar inte möjligheten att uppnå miljömålen.

Miljökonsekvensbeskrivning

Planerad verksamhet

Trafikverket ansöker om tillstånd för vattenverksamhet för att uppföra en ny Skurubro. Bron planeras att påbörjas 2017/2018 och beräknas ta tre år att bygga.

Eftersom projektet genomförs som en totalentreprenad, går det inte med säkerhet att säga hur byggskedet kommer att gå till. De bedömningar som har gjorts för denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har utgått ifrån ett antal olika byggscenarier vilket innebär att konsekvenserna från byggnationen inte bedöms bli större än vad som beskrivs i denna MKB.

Konstruktionen av den nya bron kan ske på olika sätt. Ett förslag är att bron successivt byggs från var sida om sundet. Mittpartiet på bron lyfts sedan på plats med exempelvis vajrar. Farleden stängs av tillfälligt under två perioder då mittsektionerna för den nya bron lyfts på plats. Avstängningen antas pågå cirka en vecka per sektion. Ett annat tillvägagångssätt är att bron byggs färdig på ena sida sundet för att sedan skjutas ut/lanseras i vattnet.

Nollalternativ

Nollalternativet skulle innebära att befintliga broar renoveras och behålls. En temporär bro skulle då uppföras norr om befintlig bro för att ta hand om en del av trafiken under byggskedet.

Förutsättningar

Skurusundet är en farled mellan Värtan och Baggensfjärden. Utmed Skurusundets branta stränder ligger en stor mängd bostäder. Värmdöleden och Skurubron är den huvudsakliga förbindelsen mellan Stockholm och östra

Nacka och Värmdö. Bron är hårt trafikerad och området omkring bron är bullerpåverkat.

Sedimentprovtagningar i sundet visar på förhöjda föroreningshalter i sedimenten, men i nivå med generella föroreningshalter i Stockholm.

De högsta halterna av föroreningar finns i ytsedimenten vid Björknäs marina. Där finns kraftigt förhöjda halter av framför allt tennorganiska föreningar, bly, koppar, kadmium, zink, alifater och aromater. Vid provpunkt 8 som ligger vid planerat brostöd på Skurusidan var sedimenten bortspolade. Provpunkt 9 som berörs av arbeten för planerat brostöd på Björknässidan visar samtliga analysparametrar på haltvärden som ligger mellan ingen/liten avvikelse (klass 1-2).

Skurusundets stränder och botten har inventerats med avseende på naturvärden. Bottenfaunan och vegetationen inom påverkansområdet bedöms vara triviala och vattenmiljöns känslighet för verksamheter på och i vattnet är liten.

Förväntade miljökonsekvenser

Miljökonsekvenser av sökt alternativ

Vattenverksamheten under byggskedet för en ny bro bedöms leda till *små negativa* konsekvenser för vattenkvalitet, växt- och djurliv, vibrationer och för kulturmiljövärden. För båttrafik bedöms konsekvenserna bli små/måttliga. Konsekvenserna för rekreation och bullersituationen i området bedöms bli *måttliga negativa*.

De beräkningar som har genomförts för det buller som bedöms uppkomma av sökt vattenverksamhet visar att ljudnivåerna, vid flera av de närmaste fastigheterna, inte innehåller Naturvårdsverkets riktvärden under dagtid. Trafikverket kommer på olika sätt att sträva efter att begränsa störningar av byggbuller.

Inga miljökvalitetsnormer för vatten förväntas överskridas under vare sig byggtid eller drifttid. Vattenverksamheten påverkar inte möjligheten att uppnå miljömålen.

Miljökonsekvenser av nollalternativet

Vattenverksamheten under byggskedet för nollalternativet bedöms leda till *små negativa* konsekvenser för vattenkvalitet, växt- och djurliv, kulturmiljövärden och vibrationer. För båttrafik bedöms konsekvenserna bli små till måttliga. Konsekvenserna för rekreation och bullersituationen i området bedöms bli *måttliga negativa*.

Den färdiga anläggningen i nollalternativet bedöms innebära *måttliga negativa* konsekvenser för vattenkvaliteten och därmed även för växt- och djurlivet i Skurusundet, eftersom trafikdagvattnet som når sundet bedöms innehålla högre föroreningshalter än idag.

Samråd

Samråd om vattenverksamhet för en ny Skurubro har genomförts. Ett skriftligt samrådsunderlag har skickats till berörda myndigheter, rederier, organisationer och fastighetsägare. Ett samrådsmöte hölls med länsstyrelsen och Nacka kommun.

I samrådet har framför allt riskerna för vattenföroreningar diskuterats. Vidare har rederierna som trafikerar farleden framfört önskemål om anpassning av byggtider för att framkomligheten inte ska hindras.

Länsstyrelsen i Stockholms län har den 2 juli 2015 beslutat att de planerade arbetena kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Inverkan på allmänna intressen

Framkomligheten för turbåtar, fritidsbåtar, kanoter, med mera, begränsas under byggskedet. Farleden i Skurusundet har segelfri höjd på 30 meter inom en bredd 23 meter. Under perioden som befintliga broar renoveras kommer farleden att vara öppen, men med begränsad bredd, segelfri höjd och tillåten hastighet.

Farleden hålls under byggtiden öppen för trafik 15 juni – 20 augusti, med full bredd men med minskad segelfri höjd på för att ge utrymme för olika skyddsanordningar under broarna. Den segelfria höjden minskas med maximalt tre meter.

Skurusundet kommer sannolikt att stängas av helt under de två perioder då mittsektionerna av den nya bron monteras. Båttrafiken måste då välja andra vägar. Avstängningen antas pågå cirka en vecka per sektion, och planeras att ske då trafikeringen genom sundet är låg, det vill säga under perioden 21 augusti – 14 juni. Under övriga arbetsmoment kan farleden vara öppen, men med begränsad bredd, segelfri höjd och tillåten hastighet. Placering och storlek av tillfälliga anordningar, såsom pråmar och temporärt pålade bryggor, påverkar även bredden på farleden.

Framkomligheten i Skurusundet kommer därmed att begränsas något för turbåtar och fritidsbåtar under byggskedet.

De allmänna hänsynsreglerna

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.

Bevisbörderegler

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.

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 broutformningen så att negativa miljökonsekvenser har undvikits eller begränsats.

Försiktighetsprincipen

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

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.

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.

Lokaliseringsprincipen

Alternativa lokaliseringar har studerats i vägplanen. Mot bakgrund av det utredningsarbete och den samrådsprocess som har skett bedöms det i arbetet med vägplanen att den nu valda lokaliseringen utgör det mest lämpliga alternativet att gå vidare med.

Miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål

Vattenverksamhetens påverkan på berörda miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål redovisas närmare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Enligt den s.k. Weserdomen har EU-domstolen fastställt att tillstånd inte får ges till en verksamhet om det innebär att statusen för vattenförekomsten försämras, ens när det gäller en enskild kvalitetsfaktor. I avgörande från Svea Hovrätt (M 2649-16, M 265016) angående tillstånd för vattenverksamhet för ökning av vattenavledning genom kraftverksturbiner gjordes bedömningen att den aktuella påverkan på en kvalitetsfaktor måste ha en reell betydelse för vattenmiljöns biologi när ickeförsämringskravet tillämpas. Planerade arbeten i samband med uppförande av ny bro bedöms inte påverka miljö kvalitetsnormer för vattenförekomsten negativt varken under byggskele eller drift då den hydromorfologiska konnektiviteten i vattendraget bibehålls och bottenmiljö i huvudsak lämnas opåverkad med föreslagna brolösningar.

Övervakning och kontroll

Ett kontrollprogram kommer att tas fram i samarbete med tillsynsmyndigheten för projekt väg 222 Skurubron. 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 (grumling, erosion, förorenings-spridning), masshantering, buller och stömljud, vibrationer och luft.

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

Samråd

Genomförda samråd

Samråd om vattenverksamhet för Väg 222 Skurubron har genomförts. Ett skriftligt samrådsunderlag har skickats till Länsstyrelsen i Stockholms län (länsstyrelsen), Nacka kommun, Värmdö kommun, Sjöfartsverket, berörda myndigheter, rederier, organisationer och en fastighetsägare. Ett samrådsmöte hölls med länsstyrelsen och Nacka kommun.

I samrådet har bland annat risker för vattenföroreningar diskuterats. Vidare har rederierna som trafikerar farleden framfört önskemål om anpassning av byggtider för att framkomligheten inte ska hindras.

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.

Arbets tid

Trafikverket föreslår att den tid inom vilken arbetena ska vara färdigställda fastställs till sex (6) år från det att domen vunnit laga kraft.

Skäl till verkställighetsförordnande

Trafikverket begär att mark- och miljödomstolen ska medge att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft.

Anläggandet av nya bron och den kapacitetsökning som denna medför är av stor samhällsnytta. En försening av projektgenomförandet skulle innebära att kapacitetsökningen försenades vilket medför stora samhälleliga kostnader.

Befintlig bro över Skurusundet är i dåligt skick och behöver renoveras. Måste renoveringen genomföras innan nya bron är uppförd kommer trafikkapaciteten på vägsträckan att begränsas ytterligare. Med hänsyn härtill bör Trafikverkets intresse av att kunna ta tillståndet i anspråk anses väga tyngre än motstående intressen.

INKOMNA YTTRANDEN

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

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket vill framföra vikten av att ett samråds- och informationsmöte hålls inför ett genomförande, vilket omfattar:

- Beskrivning av genomförande; arbetsplattformar, dykarbeten och tillfälliga konstruktioner.
- Eventuell riskinventering.
- Redovisning av en riskbedömning.
- Behov av avlysning av den allmänna farleden, vilket beslutas av Sjöfartsverket med stöd av farledslagen efter särskild ansökan med en handläggningstid om ca 2-3 månader.

- Eventuellt behov av utmärkning; farledsutmärkning, restriktioner och begränsningar.
- Rutiner för kontakt och information; ansvarig arbetsledning och Sjöfartsverket under byggtiden.
- Information till sjötrafiken och allmänheten ska lämnas senast sex veckor före anläggningsarbeten påbörjas. Information ska lämnas till sjöfarten via sjöfartens informationsvägar. Informationen ska innehålla uppgifter över område, omfattning och tidplan, eventuella andra uppgifter av betydelse för sjötrafiken samt angivande av koordinater i SweRef 99 TM).
- Eventuell lotsplikt på grund av långa längder för bogsering.
- Dokumentation

Detta möte bör ske snarast med tanke på att det av handlingarna framgår att planerad byggstart är 2017/18. Det är ett omfattande arbete och ett arbetsområde med både pråmar (inklusive fraktpråmar) och pontoner (inklusive pontonkran) samt tillfälliga konstruktioner.

Mötet bör vara väl planerat och omfatta alla ovanstående punkter samt tidplan och riskanalys. Riskanalysen är viktig som underlag för vilka åtgärder som behövs för att säkerställa riskreducerande åtgärder.

Underlaget bör också omfatta det tänkta arbetsområdet inklusive pråmar, pontoner och tillfälliga konstruktioner utritat på ett sjökortsunderlag.

Vid nämnda möte bör även utsedd entreprenör delta. Om entreprenör inte är klar bör ett möte hållas mellan Trafikverket och Sjöfartsverket och sedan ytterligare ett möte med aktuell entreprenör.

Sjöfartsverket vill också tillägga att en sänkning av fartbegränsningen från 5 till 3 knop inte är lämpligt ur sjösäkerhetssynpunkt.

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka kommun

Trafikverket har inkommit till mark- och miljödomstolen med en ansökan om vattenverksamhet på följande fastigheter; Sicklaön 73:121, Sicklaön 73:10, Björknäs 1:9, Björknäs 1:1 samt eventuellt Sicklaön 40:14. Ansökan rör uppförandet av en ny bro över Skurusundet. Den tänkta bron kommer att ha fyra bropelare som stöd för brospannet, två på varje sida av sundet. De mittersta stöden kommer konstruktionsmässigt att behöva fundament som kräver åtgärder i vattnet. Enligt handlingarna behöver sprängning och gjutning göras i vattenområdet varför en ansökan om vattenverksamhet har lämnats in. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden (MSN) har konstaterat att det i ansökan till viss del har tagits hänsyn till de synpunkter som framfördes i samrådsskedet och att vattenverksamheten bör kunna få tillstånd förutsatt att beslutet förenas med villkor.

MSN yrkar att:

1. Arbetsområdet innan arbete påbörjas omgärdas med lämpliga flytlänsar med nedhängande geotextildukar som sluter tätt mot botten för att minimera risken för grumling. Vid uppenbar risk för grumling ska extra, platsspecifika dubbla flytlänsar som sluter tätt mot botten användas för respektive arbetsmoment runt mindre delområden. Flytlänsar får inte avlägsnas innan provtagning visat att turbiditeten avtagit till en acceptabel nivå enligt framtaget kontrollprogram.
2. Kontrollprogram tas fram av verksamhetsutövaren för hela byggperioden för de problemområden som är identifierade i miljökonsekvensbeskrivningen för luft, mark och vatten samt för människors hälsa. Kontrollprogrammet ska – förutom att identifiera och ta fram lämpliga gränsvärden eller riktvärden med hänsyn till miljökvalitetsnormer – även fokusera på hur man ska säkerställa att anlidade entreprenörer med underentreprenörer som praktiskt kommer att utföra arbetet har kännedom om innehållet i kontrollprogrammet och vilka säkerhetsåtgärder som ska vidtas under arbetets gång.
3. Farleden i Skurusundet hålls öppen för båttrafik under delar av dygnet hela tidsperioden för byggnationen. Skurusundet är en viktig vattenväg

året runt för transporten på vatten mellan Stockholms centrala delar och länets södra skärgård och är därmed viktig för det rörliga friluftslivet. Reguljärtrafiken som nyttjar sundet pågår året runt och för dem och de fritidsbåtar som berörs är en total avstängning av Skurusundet dygnet runt även under kortare perioder en mycket ingripande åtgärd varför en total avstängning inte är acceptabel. Vid en avstängning av sundet skulle trafiken vara hänvisad till farleden runt Värmdölandet vilket i praktiken innebär att all vattentransport måste upphöra då omvägen kring Värmdölandet är för lång. Passage i farleden under delar av dygnet måste därför vara möjlig under hela byggtiden.

4. Tidsperioden då farleden får stängas av under delar av dygnet begränsas till perioden den 1 oktober till och med den 1 april. Båttrafiken i sundet är viktig del i det rörliga friluftslivet med fritidsbåtar.
5. Villkor i tillståndet formuleras så att informationen om åtgärder som påverkar båttrafiken i Skurusundet ska ske med en god framförhållning och med riktad information till länets båtklubbar, bolag och privatpersoner som yrkesmässigt framför båtar i farleden samt till de boende i Nacka kommun innan arbete som påverkar framkomligheten i farleden påbörjas.
6. Buller från vattenverksamheten som ansökan avser kompletteras med ytterligare utredningar avseende skolor, förskolor och arbetsplatser i det identifierade område där riktvärden riskerar att överskridas. Det framgår av bullerutredningen i ansökan vid hur många bostäder riktvärdena för byggbuller kommer att överskrida dagtid. Utredningen saknar dock uppgifter om hur många skolor och förskolor som bedriver verksamhet inom området och som kan påverkas av för höga riktvärden dagtid. Inom påverkansområdet för byggbuller finns även många arbetsplatser där konsekvenserna av byggbuller bör utredas.
7. Villkoren för buller förtydligas i punkterna 2, 3 och 4 (sidan 6 i ansökan). I punkten 2 saknas riktvärden för buller utomhus vilket borde hanteras åtminstone för skolor och förskolor. I punkten 3 bör stömljud ha

samma tider som luftburet buller (7-19). Punkten 4b hänvisar till värden i punkt 3 som inte finns.

8. Det framgår tydligare vilken myndighet som avses när det står tillsynsmyndigheten. För vattenverksamheten är det Länsstyrelsen men i andra frågor kan det vara kommunen som är tillsynsmyndighet och det är viktigt att belysa ansvarsfördelningen i tillsynen.
9. Trafikverket ska samråda med Nacka kommuns miljöenhet vid framtagande av ett kontrollprogram. Miljöenheten kommer inte att medverka i ett regelrätt samarbete för att ta fram ett kontrollprogram, däremot önskas möjlighet att få inkomma med synpunkter på framtaget kontrollprogram innan verksamheten som kontrollprogrammet omfattar har påverkats. Bland annat föreslås i ansökan att kontrollprogram ska tas fram i samarbete med tillsynsmyndigheten för väg 222 och Skurubron.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsens yrkanden

1. Grumlande arbeten får inte utföras under perioden 1 maj till den 31 augusti.
2. Arbeten i vattenområdet ska utföras med stor aktsamhet så att grumling minimeras. Åtgärder ska vidtas för att förhindra spill och läckage av olja och andra kemikalier från arbetsfordon. Saneringsutrustning ska finnas tillgänglig.
3. Vid grumlande arbeten ska, om möjligt, skyddsskärm bestående av dubbla flytlänsar och nedhängande geotextil som sluter tätt an mot botten, användas. Om strömningsförhållanden så kräver kan bubbelgardin med tryckluft användas istället. Nämnade skyddsanordningar får tas bort först när det efter provtagning visat att turbiditet minskat till godtagbara nivåer.

4. Utsläpp av vatten från sedimentationsbassängen bör ske inom ett avgränsat område med flytläns eller bubbelgardin.
5. Förslag till kontrollprogram ska upprättas i samråd med tillsynsmyndigheterna.
6. Verksamhetsutövaren ska meddela Länsstyrelsen när planerade arbeten påbörjas respektive avslutas.

För att minska risken för störningar på fisk och andra levande organismer under deras känsliga föryngringsperiod samt sommarmånadernas, normalt sett, intensiva friluftsliv bör grumlande eller andra störande arbeten i vattenområdet i möjligaste mån undvikas, alternativt utföras under perioden 1 september till den 30 april.

Med avseende på föroreningsituationen och risken för att oönskad grumling och spridning av förorenade sediment inom eller i direkt anslutning till vattenområdet, behöver lämpliga skyddsåtgärder vidtas för att minimera grumlingens negativa effekter på omgivningen. Arbetsområdet ska därför, vid pålning och hantering av processvatten eller miljöfarliga ämnen inom eller i direkt anslutning till vattenområdet, avgränsas med miljömässigt relevant skyddsskärm. Länsstyrelsen förordar användning av flytläns och geotextiler men bedömer att under vissa förhållanden kan dessa vara svåra att förankra på ett permanent sätt p.g.a. strömmande vatten. Som alternativ kan vid strömt vatten bubbelläns användas.

Skyddsskärmens utbredning ska hållas så liten som möjligt för att minska störningen med tanke på det rörliga friluftslivet. Flyttning av skärmen bör i möjligaste mån undvikas under arbetets gång då detta medför grumling i sig när den lyfts från botten. Nämnd skyddsanordning får tas bort först sedan allt suspenderat material från verksamheten sedimenterat eller avlägsnats ur vattenområdet samt all hantering av processvatten eller miljöfarliga ämnen slutförts inom eller i direkt anslutning till vattenområdet.

Det finns naturvärden på land som måste beaktas. Skuruparken är utpekad som en nyckelbiotop med flertalet skyddsvärda träd samt efterföljare. Vid planeringen och anläggandet av bron är det viktigt att ta hänsyn till att så få träd som möjligt skadas, extra hänsyn ska tas till äldre, grova träd. Vid arbetet med bron ska närliggande träd

skyddas och länsstyrelsens råd om arbeten vid träd bör följas. Detta gäller även träd utanför Skuruparken.

Kontrollprogrammet ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheterna och tillställas tillsynsmyndigheterna i god tid, senast tre månader innan arbetena påbörjas.

Kontrollprogrammet ska, utöver kontrollåtgärder, även redovisa vilka åtgärder man avser att vidta om kontrollen visar att ansatta riktvärden eller dylikt överträds.

Med utgångspunkt från de skyddsvärden som föreligger liksom gällande miljökvalitetsnormer behöver kontroll av skärmarnas funktion, grumling liksom förorenings-spridning, pH-påverkan m.m. i vattenområdet utanför avskärmningen ske regelbundet och med relevanta analysparametrar.

För att underlätta tillsynsmyndigheternas kontroll av verksamheten ska verksamhetsutövaren meddela tillsynsmyndigheterna när planerade arbeten påbörjas respektive avslutas.

Nacka miljövårdsråd

Utformningen av cykel- och gångbanan på Skurusidan i Trafikverkets vägplan är katastrofalt dålig. Det pågår ett arbete med att skapa ett bra regionalt huvudcykelstråk Värmdöstråket (Slussen-Gustavsberg). I Trafikverkets vägplan för ny Skurubro saboteras detta arbete genom att leda stråket i en omväg med mycket skarp kurva med en radie av innerkurvan på ca 11 meter. Nacka miljövårdsråd finner det nödvändigt att göra om planeringen med en mjukare kurva. Sammanfattningsvis anser Nacka miljövårdsråd att sträckningen av cykelbanan på Skurusidan enligt den, av Trafikverket föreslagna, vägplanen skulle utgöra ett farligt hinder på det regionala cykelstråket. Värmdöstråket måste därmed planeras om så att kurvan blir mjukare. Nacka miljövårdsråd anser att föreliggande miljökonsekvensbeskrivning inte kan godkännas.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet har tagit del av Trafikverkets förslag till den cykelpåfart som planeras vid Skurubron. Cykelfrämjandets synpunkter gäller den tänkta utformningen av påfarten från Boo i riktning mot Nacka/Stockholm. Enligt gällande förslag är kurv-

raden vid nämnda påfart endast 11 meter vilket allvarligt påverkar framkomligheten och säkerheten vid denna punkt av det regionala cykelstråket.

BEMÖTANDE

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har yttrat att de vill understryka vikten av att den nya bron bör ha minst samma segelfria höjd som den befintliga bron (30 meter inom en bredd av 23 meter) och framför vikten av ett samråds- och informationsmöte inför genomförandet av brobygget och har anfört vad detta informationsmöte bör innefatta.

Trafikverket har inget att erinra mot ovanstående synpunkter. I det underlag som gått ut i samband med förfrågningsunderlaget för upphandling av entreprenör har de krav som framförts av Sjöfartsverket bifogats. Kommande entreprenör är också ålagd att göra en riskanalys för entreprenaden. Underlag till denna riskanalys finns framtagen och i detta material är de krav som framförts av Sjöfartsverket särskilt utpekade. Så snart en entreprenör är upphandlad kommer Trafikverket att kalla till ett möte med Sjöfartsverket.

Nacka kommun

Nacka kommun har i sitt yttrande sammanfattat vad de tidigare angett under samrådsskedet samt lämnat ett kompletterande yttrande. Nacka kommun har i yttrandet framfört att vissa av villkoren i ansökan behöver förtydligas och yrkar att:

1. Arbetsområdet innan arbete påbörjas omgärdas med lämpliga flytlänsar med nedhängande geotextildukar som sluter tätt mot botten för att minimera risken för grumling. Vid uppenbar risk för grumling ska extra, platsspecifika dubbla flytlänsar som sluter tätt mot botten användas för respektive arbetsmoment runt mindre delområden. Flytlänsar får inte avlägsnas innan provtagning visat att turbiditeten avtagit till en acceptabel nivå enligt framtaget kontrollprogram.

Trafikverket anser att grumlingsreducerande åtgärder bör hanteras i kommande kontrollprogram så att de kan preciseras utifrån entreprenörens val av byggmetod för att säkerställa att skyddsåtgärderna blir effektiva samt att skyddsåtgärden inte riskerar att generera grumlingspåverkan i samma utsträckning som ansökt vattenverksamhet (slagningen av spont). Trafikverket anser således inte att detta bör regleras i form av ett villkor.

2. Kontrollprogram tas fram av verksamhetsutövaren för hela byggperioden för de problemområden som är identifierade i miljökonsekvensbeskrivningen för luft, mark och vatten samt för människors hälsa. Kontrollprogrammet ska – förutom att identifiera och ta fram lämpliga gränsvärden eller riktvärden med hänsyn till miljö kvalitetsnormer – även fokusera på hur man ska säkerställa att anlidade entreprenörer med underentreprenörer som praktiskt kommer att utföra arbetet har kännedom om innehållet i kontrollprogrammet och vilka säkerhetsåtgärder som ska vidtas under arbetets gång.

Trafikverket har inget att erinra mot Nacka kommuns yrkande enligt ovan. Trafikverket arbetar effektivt med miljökrav i entreprenader och har bl.a. tagit fram riktlinjer för upphandling tillsammans med Malmö stad, Göteborgs stad och Stockholms stad. Trafikverket anser således inte att detta bör regleras i form av ett villkor.

3. Farleden i Skurusundet hålls öppen för båttrafik under delar av dygnet hela tidsperioden för byggnationen. Skurusundet är en viktig vattenväg året runt för transporten på vatten mellan Stockholms centrala delar och länets södra skärgård och är därmed viktig för det rörliga friluftslivet. Reguljärtrafiken som nyttjar sundet pågår året runt och för dem och de fritidsbåtar som berörs är en total avstängning av Skurusundet dygnet runt även under kortare perioder en mycket ingripande åtgärd varför en total avstängning inte är acceptabel. Vid en avstängning av sundet skulle trafiken vara hänvisad till farleden runt Värmdölandet vilket i praktiken

innebär att all vattentransport måste upphöra då omvägen kring Värmdölandet är för lång. Passage i farleden under delar av dygnet måste därför vara möjlig under hela byggtiden.

Trafikverket arbetar aktivt med att minska arbetsplatsrelaterade olyckor. Avstängningen av farleden görs av säkerhetsskäl för att garantera säkerheten både för dem som arbetar i entreprenaden och för de övriga som skulle passera i farleden. Avstängningarna kommer att vara tillfälliga och sker enbart då broarbetet kräver detta av säkerhetsskäl. Trafikverket motsätter sig därför Nacka kommuns yrkande enligt ovan.

4. Tidsperioden då farleden får stängas av under delar av dygnet begränsas till perioden den 1 oktober till och med den 1 april. Båttrafiken i sundet är viktig del i det rörliga friluftslivet med fritidsbåtar.

Trafikverket har samrått tiderna för avstängning av farleden med Sjöfartsverket. Att förkorta den tid då avstängning av farleden möjliggörs kommer att förlänga entreprenaden och medföra en fördyring av projektet. Trafikverket motsätter sig av denna anledning Nacka kommuns yrkande om att inskränka entreprenaden ytterligare utöver de tider som föreslagits i samråd med Sjöfartsverket.

5. Villkor i tillståndet formuleras så att informationen om åtgärder som påverkar båttrafiken i Skurusundet ska ske med en god framförhållning och med riktad information till länets båtklubbar, bolag och privatpersoner som yrkesmässigt framför båtar i farleden samt till de boende i Nacka kommun innan arbete som påverkar framkomligheten i farleden påbörjas.

Trafikverket har inget att erinra mot Nacka kommuns yrkande enligt denna punkt.

6. Buller från vattenverksamheten som ansökan avser kompletteras med ytterligare utredningar avseende skolor, förskolor och arbetsplatser i det identifierade område där riktvärden riskerar att överskridas. Det framgår av bullerutredningen i ansökan vid hur många bostäder riktvärdena för byggbuller kommer att överskrida dagtid. Utredningen saknar dock uppgifter om hur många skolor och förskolor som bedriver verksamhet inom

området och som kan påverkas av för höga riktvärden dagtid. Inom påverkansområdet för byggbuller finns även många arbetsplatser där konsekvenserna av byggbuller bör utredas.

7. Villkoren för buller förtydligas i punkterna 2, 3 och 4 (sidan 6 i ansökan). I punkten 2 saknas riktvärden för buller utomhus vilket borde hanteras åtminstone för skolor och förskolor. I punkten 3 bör stomljud ha samma tider som luftburet buller (7-19). Punkten 4b hänvisar till värden i punkt 3 som inte finns.

Trafikverkets ambition är att så långt som möjligt innehålla riktvärden enligt NFS 2004:15 och Trafikverket kommer aktivt att arbeta för att begränsa bullerpåverkan under byggtiden genom metodval mm. På grund av pålarnas längd och topografin runt sundet är det svårt att skärma av det buller som entreprenaden kommer att generera vid källan. Att innehålla utomhusriktvärdena kommer därför att bli svårt, däremot ska inomhusvärden innehållas. Trafikverket motsätter sig därför Nacka kommuns yrkande om att entreprenaden ska villkoras med utomhusriktvärden.

8. Det framgår tydligare vilken myndighet som avses när det står tillsynsmyndigheten. För vattenverksamheten är det Länsstyrelsen men i andra frågor kan det vara kommunen som är tillsynsmyndighet och det är viktigt att belysa ansvarsfördelningen i tillsynen.
9. Trafikverket ska samråda med Nacka kommuns miljöenhet vid framtagande av ett kontrollprogram. Miljöenheten kommer inte att medverka i ett regelrätt samarbete för att ta fram ett kontrollprogram, däremot önskas möjlighet att få inkomma med synpunkter på framtaget kontrollprogram innan verksamheten som kontrollprogrammet omfattar har påverkats. Bland annat föreslås i ansökan att kontrollprogram ska tas fram i samarbete med tillsynsmyndigheten för väg 222 och Skurubron.

Trafikverket har inget att erinra mot Nacka kommuns yrkanden enligt punkt 8 och 9. I flera projekt har Trafikverket tagit fram ett gemensamt kontrollprogram för hela entreprenaden till berörda tillsynsmyndigheter. Då ges de berörda myndigheterna, kommunen och länsstyrelsen en möjlighet till överblick över ställda miljökrav i

projektet som helhet men de har olika kapitel där de frågor som berör enskild myndighet hanteras.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen har i sitt yttrande påtalat åtgärder som de anser behövs för att minimera omvärldspåverkan vid uppförandet av Skurubron. Länsstyrelsen har framfört följande yrkanden:

1. Grumlande arbeten får inte utföras under perioden 1 maj till den 31 augusti.
2. Arbeten i vattenområdet ska utföras med stor aktsamhet så att grumling minimeras. Åtgärder ska vidtas för att förhindra spill och läckage av olja och andra kemikalier från arbetsfordon. Saneringsutrustning ska finnas tillgänglig.
3. Vid grumlande arbeten ska, om möjligt, skyddsskärm bestående av dubbla flytlänsar och nedhängande geotextil som sluter tätt an mot botten, användas. Om strömningsförhållanden så kräver kan bubbelgardin med tryckluft användas istället. Nämnda skyddsanordningar får tas bort först när det efter provtagning visat att turbiditet minskat till godtagbara nivåer.
4. Utsläpp av vatten från sedimentationsbassängen bör ske inom ett avgränsat område med flytläns eller bubbelgardin.
5. Förslag till kontrollprogram ska upprättas i samråd med tillsynsmyndigheterna.
6. Verksamhetsutövaren ska meddela Länsstyrelsen när planerade arbeten påbörjas respektive avslutas.

Trafikverket förutsätter att länsstyrelsens yrkande enligt punkt 1 angående grumling avser arbeten med att slå spont m.m. och att arbeten innanför de spontade områdena inte berörs av de tidsmässiga restriktionerna. Om arbeten innanför sponten skulle beröras av länsstyrelsens yrkande kommer detta medföra omfattande påverkan på

projektet, både tidsmässigt och kostnadmässigt och starkt begränsa projektets genomförbarhet.

Yrkandet under punkt 2 följer de generella miljökrav och riktlinjer som Trafikverket ställer på upphandlad entreprenör. Trafikverket har inget att erinra mot yrkandet, men anser att kraven är uppfyllda för entreprenaden och därför inte ska villkorsregleras.

Trafikverket anser även att grumlingsreducerande åtgärder som yrkas enligt punkterna 3 och 4 bör hanteras i kommande kontrollprogram så att de kan preciseras utifrån entreprenörernas val av byggmetod för att säkerställa att skyddsåtgärderna blir effektiva så att skyddsåtgärden inte riskerar att generera grumlingspåverkan i samma utsträckning som ansökt vattenverksamhet (slagningen av spont).

Yrkandena i punkt 5 och 6 stämmer överens med Trafikverkets arbetssätt och ingår i ingiven ansökan.

Utöver yrkandena har länsstyrelsen framfört att:

- Naturvärden på land måste beaktas
- Ett kontrollprogram ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheterna senast tre månader innan arbetena påbörjas
- De yrkar på ersättning för handläggning av rubricerat ärende med totalt 30 timmar á 800 kr/tim, totalt 22 000 kr.

Påverkan på naturvärdena på land kommer att beaktas och har hanterats i den vägplan som har vunnit laga kraft. Trafikverket har inget i övrigt att erinra mot det som länsstyrelsen har framfört.

Nacka miljövårdsråd

Nacka miljövårdsråd lyfter i sitt ingivna yttrande frågor angående cykelvägens sträckning. Detta är frågor som redan hanterats inom ramen för den vägplan som har tagits fram och vunnit laga kraft. Trafikverket hänvisar till den planprocess där dessa frågor har hanterats.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet lyfter i sitt ingivna yttrande frågor angående cykelvägens sträckning. Detta är frågor som redan hanterats inom ramen för den vägplan som har tagits fram och vunnit laga kraft. Trafikverket hänvisar till den planprocess där dessa frågor har hanterats.

Länsstyrelsen har därefter i ett yttrande förtydligat att myndighetens yrkade villkor 1 angående grumling avser arbeten med att slå spont m.m. och att arbeten innanför de spontade områdena inte berörs av de tidsmässiga restriktionerna.

DOMSKÄL**Målets handläggning**

Mark- och miljödomstolen har den 14 februari 2018 hållit huvudförhandling i målet.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Mark- och miljödomstolen finner att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken (1998:808), MB och att den ska godkännas.

Rådighet

Mark- och miljödomstolen konstaterar att Trafikverket har erforderlig rådighet för vattenverksamheten.

Tillåtlighet

Ingen av remissmyndigheterna har ifrågasatt tillåtligheten av de yrkade åtgärderna under förutsättning att villkor fastställs och att skyddsåtgärder m.m. vidtages. När det gäller lokalisering har alternativa lokaliseringar studerats i vägplanen och den nu valda lokaliseringen har bedömts utgöra den mest lämpade. Vägplanen har vunnit laga kraft. Trafikverket har vidare uppgivit att den sökta verksamheten inte strider mot gällande översiktsplan för området från 2002. Mark- och miljödomstolen finner att Trafikverket visat att den valda platsen för de ansökta åtgärderna, även i

den utsträckning dessa ger upphov till tidsbegränsade störningar för närboende och miljön, uppfyller kraven i 2 kap. 6 § MB. Mark- och miljödomstolen bedömer vidare att den ansökta verksamheten inte står i strid med hushållningsbestämmelserna, något riksintresse eller de särskilda förutsättningarna för vattenverksamhet som följer av 11 kap. MB.

För att tillstånd ska ges krävs att verksamheten inte kommer i konflikt med miljö kvalitetsnormerna. Utifrån den utredning Trafikverket presenterat gör domstolen bedömningen att verksamheten inte kommer att försämra statusen i den berörda vattenförekomsten.

Mark- och miljödomstolen anser att det finns förutsättningar att besluta om de villkor om skyddsåtgärder och försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra och motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Verksamheten är således förenlig med de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. MB. Det finns förutsättningar att bifalla yrkandet om tillstånd till den planerade verksamheten, i kombination med åtaganden, skyddsåtgärder och villkor som framgår av domslutet.

Skyddsåtgärder, villkor och kontroll

Tillstånd ges till att utföra vattenverksamhet i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden har angett och åtagit sig genom ansökningshandlingarna samt vad sökanden i övrigt åtagit sig i målet.

Trafikverket har i fråga om buller anfört av verket har för avsikt att följa Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2004:15) om buller från byggplatser, dock med undantag för utomhusriktvärden. Miljö- och stadsbyggnadsnämnden har haft synpunkter på förslaget till villkor i denna del och efterlyst kompletterande utredningar avseende skolor och förskolor samt att det i vart fall det borde finnas riktvärden utomhus för skolor m.m. Trafikverket har uppgivit att de kommer att aktivt arbeta för att begränsa bullerpåverkan under byggtiden genom metodval, men på grund av pålarnas längd och topografin runt sundet är det svårt att skärma av det buller som

entreprenaden kommer att generera vid källan. Vid huvudförhandlingen har Trafikverket tillagt att vad gäller förskolor och skolor ligger de väl utanför det värsta påverkansområdet vad gäller buller, samt att de tre fastigheter som berörs av byggnationen är inlösta. Mark- och miljödomstolen bedömer, med hänsyn till att de mest bullrande arbetena kommer att utföras dagtid, då inomhusrikvärden i huvudsak kommer att innehållas och då evakuering kommer att erbjudas i vissa fall, att Trafikverkets förslag till villkor för buller bör godtas.

Länsstyrelsen i Stockholms län och Miljö- och stadsbyggnadsnämnden i Nacka kommun har båda yrkat mera preciserade villkor beträffande grumling än vad Trafikverket medgivit. Trafikverket har yttrat att frågorna om grumling bör hanteras i kommande kontrollprogram så att de kan preciseras utifrån entreprenörens val av byggmetod. Domstolen delar inte Trafikverkets uppfattning då kontrollprogrammet främst är till för att kontrollera att domen med dess villkor efterlevs. Domstolen delar remissmyndigheternas bedömning att villkoren bör preciseras närmare på sätt som framgår av domslutet.

Sjöfatsverket har framfört att det är av vikt att samråd- och informationsmöte hålls inför genomförande av brobygget på visst sätt. Trafikverket har inte haft något att erinra mot Sjöfartsverkets synpunkter. Något särskilt villkor om detta behöver dock inte föreskrivas eftersom Trafikverket enligt det allmänna villkoret är skyldig att följa Sjöfartsverkets begäran.

Vad gäller sjötrafik har Miljö- och stadsbyggnadsnämnden vidare framfört synpunkten att tidsperioden då farleden får stängas av under delar av dygnet begränsas till perioden den 1 oktober till och med den 1 april samt att farleden ska hållas öppen under delar av dygnet under hela tidsperioden för byggnationen. Trafikverket har förklarat att verket har samrått tiderna för avstängning med Sjöfartsverket och att förkorta tiden då avstängning möjliggörs kommer att förlänga entreprenaden. Vidare har Trafikverket anfört att avstängning av farleden motiveras av säkerhetsskäl. Mark- och miljödomstolen godtar Trafikverkets förslag till villkor vad gäller sjötrafik med ett tillägg som Trafikverket inte haft något att erinra mot, gällande att

information om åtgärder som påverkar båttrafiken i Skurusundet ska ske till länets båtklubbar, bolag och privatpersoner som yrkesmässigt framför båtar i farleden samt till de boende i Nacka kommun (se villkor 14 i domslutet).

Kontrollprogram ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheterna för de problemområden som har identifierats i miljökonsekvensbeskrivningen (se villkor 15 i domslutet). I enlighet med Länsstyrelsens yrkande och Trafikverkets medgivande, ska Trafikverket meddela Länsstyrelsen när planerade arbeten påbörjas respektive avslutas.

Arbetsid och oförutsedd skada

Trafikverkets yrkande om arbetsid och oförutsedd skada kan godtas.

Verkställighetsförordnande

Trafikverket har yrkat att tillståndet ska få tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft eftersom anläggandet av den nya bron och den kapacitetsökning som den medför är av stor samhällsnytta. En försening av projektgenomförandet skulle innebära stora samhälleliga kostnader. Befintlig bro behöver renoveras och måste renoveringen genomföras innan den nya bron är uppförd kommer trafikkapaciteten på vägsträckan att begränsas ytterligare.

Mot bakgrund av vad Trafikverket anfört och då tillåtligheten inte har bestridits, finner mark- och miljödomstolen att Trafikverkets intresse av att ta tillståndet i anspråk väger tyngre än motstående intressen. Domstolen bifaller därför yrkandet om omedelbar verkställighet.

Prövningsavgift

Prövningsavgiften ska fastställas till tidigare beslutat belopp. Avgiften är betald.

Rättegångskostnader

Sökanden svarar för sina egna och motpartens kostnader i mark- och miljödomstolen (se 25 kap. 2 § första stycket MB). Länsstyrelsen har yrkat ersättning för rätte-

gångskostnader med 32 000 kr, vilket Trafikverket vitsordat. Yrkandet ska därför bifallas.

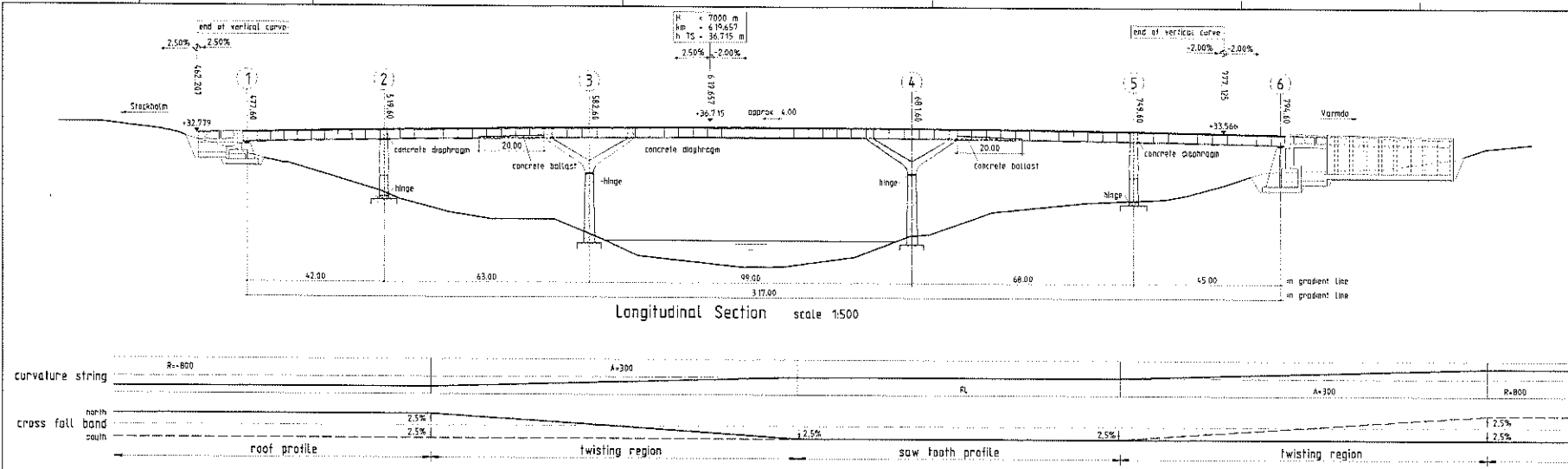
HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV425)

Överklagande senast den 18 april 2018.

Marianne Wikman Ahlberg

Sven Bengtsson

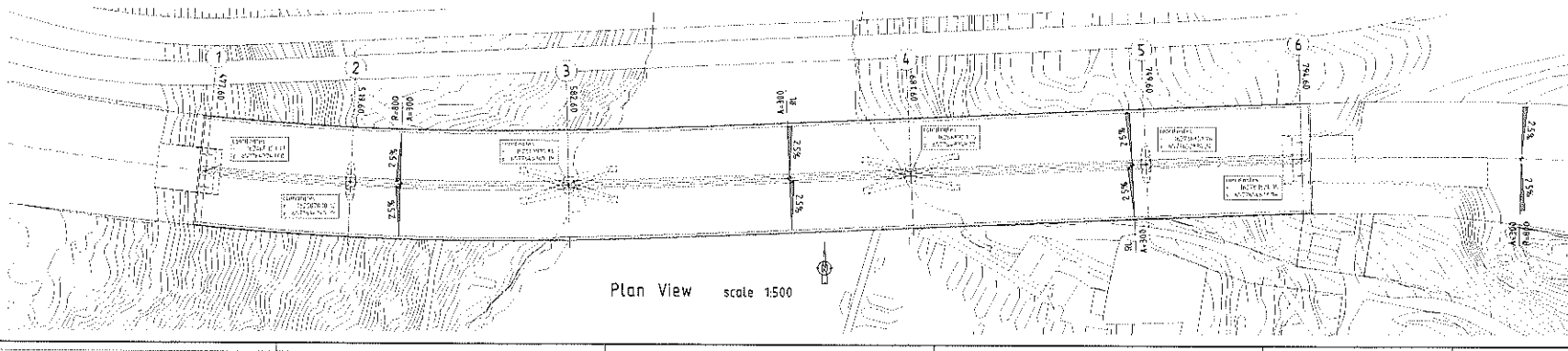
I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Marianne Wikman Ahlberg, ordförande, och tekniska rådet Sven Bengtsson samt de särskilda ledamöterna Göran Berfenstam och Ebbe Adolfsson.



Longitudinal Section scale 1:500

Articulation		1	2	3	4	5	6
axes	row						
row 1							
row 2							

Legend	
	guided bearing
	free sliding bearing
	hinge of the pier



Plan View scale 1:500

height system: meter over havel (m o.h.)

Final dimensions according static, constructive and economic requirements.

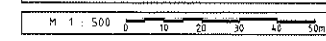
soil conditions				
composition	20	10/20	15/10	10/10
shallow foundation	see 234 surveys			

material properties - structural concrete				
concrete	strength class	concrete	relating to	class
jump/transition	C35/45	class	300	B 300 B
concrete slab	C35/45	class	300	B 300 B
concrete within the diaphragm	C35/45	class	300	B 300 B
concrete within the pier	C35/45	class	300	B 300 B
diaphragm	C35/45	class	300	B 300 B
slabs - over 25	C35/45	class	300	B 300 B
slabs - over 25	C35/45	class	300	B 300 B
foundations slabs - over 25	C35/45	class	300	B 300 B
foundations slabs - over 25	C35/45	class	300	B 300 B
foundations slabs	C35/45	class	300	B 300 B

material properties - structural steel				
For $T_{eq} < -40^{\circ}C$ applies				
S 355 27H				1 x 35
S 355 22-H	or	S 355 H / S		35 x 1 x 48
S 355 H / M				40 x 1 x 68
S 440 H / R				1 x 30
S 440 H				30 x 1 x 48
S 440 H / M				40 x 1 x 58
S 440 H				50 x 1 x 68

design data	
type	reinforced concrete / steel capsule
profile load class	EN 1993 / NA TRKS 20112
number of truck lanes per deck	3
ply height	
individual spans (m)	41.20-43.40-46.96-48.07-45.11 in gradient
total length between end supports (m)	185.64 in gradient
width between railings	38.60
bridge area	8752

reference drawings	
drawing number	description
34.9K0901	SEKTIONER OCH DETALJER
34.9K2201	TETRA. PDD. DETALJSEKTION
34.9K2202	DUPROD. DETALJSEKTION
34.9K3001	ANVÄNDNING DETALJER / ELEVATION



VÄGPLAN	BRÄNSKNINGSHANDLING
VÄG 222 SKURUBRON Fom Tpl Skvotlan tom Skurub 831 Skurubron	
PLAN OCH ELEVATION	
PLAN, ELEVATION AV BRON	
SÄGNER	REINHARDT
ÖRESUND	2013.11.04
407353	34.9K0201
VST46031AP (88)	2014-11-23-459



SVERIGES DOMSTOLAR

ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL DÄR MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN ÄR FÖRSTA INSTANS

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen och det måste ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn samt datum för domen och målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende mark- och miljödomstolens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i Mark- och miljööverdomstolen inte lagts fram tidigare, ska klaganden förklara anledningen till omständigheten eller beviset inte åberopats i mark- och miljödomstolen. **Skriftliga bevis** som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förnyat förhör eller en förnyad syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.