

RAPPORT

# Samrådsredogörelse Kollisionsskydd Essingebron

Stockholms stad, Stockholms län

Vägplan

Granskningshandling, 2025-08-19



**Trafikverket**

Postadress: Solna Strandväg 102, 171 54 Solna

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: Sweco

Dokumentnummer: 5C140005

Dokumentdatum: 2025-08-19

Ärendenummer: TÄHS-2024-000300

Åtgärdsnummer: 15992

Uppdragsnummer: 170494

Version: [Version]

Kontaktperson: Lars Sandberg, projektledare Trafikverket

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>4</b>
<b>2 Samrådsrets.....</b>	<b>5</b>
<b>3 Samråd .....</b>	<b>6</b>
3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....	6
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse .....	6
3.1.2 Samråd med berörd kommun .....	7
3.1.3 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda ...	8
3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	9
3.2 Samråd vid utformning av planförslaget.....	12
3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse .....	12
3.2.2 Samråd med berörd kommun .....	12
3.2.3 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda .	17
3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	18

# 1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Samtliga inkomna synpunkter finns diarieförda hos Trafikverket, under ärendenummer TÄHS-2024-000300. Därunder listas underlag i form av protokoll, minnesanteckningar, tjänsteanteckningar med mera med datum som gör handlingarna spårbara.

Samrådet är en möjlighet för Trafikverket att få information. Syftet är att fastighetsägare och andra berörda såsom myndigheter och organisationer kan bidra med sin kunskap om förhållandena som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet.

Arbetet med vägplanen har inletts med att Trafikverket tagit fram ett samrådsunderlag som använts för inledande samråd med myndigheter, organisationer och de enskilda som berörs av projektet under perioden 2024-06-27 – 2024-08-12. Totalt inkom elva (11) yttranden och synpunkter och dessa handlade i huvudsak om ledverkens utformning och påverkan under byggtiden. Utöver inkomna yttranden har även ett par tidiga samrådsmöten genomförts.

Länsstyrelsen i Stockholms län beslutade 2024-11-14 att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Någon miljökonsekvensbeskrivning behöver således inte upprättas.

Samråd vid framtagande av planförslag med myndigheter, organisationer och de enskilda som berörs av projektet genomfördes under perioden 2025-03-10 – 2025-03-31. Totalt inkom tio (10) yttranden och synpunkter och dessa handlade i huvudsak om den tillfälliga nyttjanderätten, påverkan på kommunala anläggningar samt risk och säkerhet.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informerats om att ett samråd ska äga rum. Samrådsretsen varierar mellan olika projekt beroende på samrådets syfte, karaktär och innehåll. Samrådsretsen vid utformningen av planförslaget framgår av Figur 1 och utgörs av följande:

### Myndigheter, organisationer och föreningar

Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms stad, Alvikens båtklubb, Arkipelag Rederi AB, Essinge båtklubb, Essinge båtsällskap, Havs- och vattenmyndigheten, Kristinebergs båtklubb, LUX båtklubb, Luxparken Marina AB, Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB), Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Polismyndigheten Region Stockholm, Region Stockholm, S:t Görans sjöscoutkår, Sjöfartsverket, Statens Geotekniska institut (SGI), Stockholms hamnar, Stockholms segelklubb, Strömma Turism och Sjöfart AB, Sveriges Geologiska undersökning (SGU), Transportstyrelsen och Försvarsmakten.

### Ledningsägare

Ellevio, Gasnätet Stockholm AB, Skanova, Stockholms Vatten och Avlopp och Stokab.

### Enskilda som kan bli särskilt berörda

### Allmänhet



Figur 1. Samrådsrets vid utformningen av planförslaget.

## 3 Samråd

### 3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Ett samråd har genomförts under perioden 2024-06-27 – 2024-08-12 inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Cirka 40 berörda myndigheter, organisationer och föreningar, fastighetsägare och ledningsägare har via brev informerats om samrådet. Allmänheten har bjudits in till samråd genom annonsering i lokaltidningen Mitt i Kungsholmen 29 juni-5 juli 2024. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt hos Trafikverket Region Östra samt hos Stockholms stad, Tekniska nämndhuset. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida.

#### 3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

##### Yttrande samrådsunderlag

Länsstyrelsen meddelade att de inte avser lämna något yttrande i detta skede.

##### Länsstyrelsens synpunkter i samband med BMP-beslut

Länsstyrelsen i Stockholms län beslutade 2024-11-14 med stöd av 15 § väglagen (1971:948) att åtgärderna i vägplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Utifrån det tillgängliga underlaget bedömde länsstyrelsen att konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna inte bedöms vara av sådan omfattning att betydande miljöpåverkan kan antas uppstå. Visserligen kommer ledverken medföra en förändrad landskapsbild, men genom sin låga konstruktion bedöms effekten på landskapsbilden inte bli betydande.

Under byggtiden finns risk för spridning av föroreningar på grund av den grumling som uppstår vid arbeten på sjöbotten. Vidare kan störningar som buller och begränsad framkomlighet för sjöfart uppstå under byggtiden. Men det är enligt länsstyrelsens bedömning inget som ingår i prövningen av huruvida vägplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta beslut fokuserar på miljöeffekter som kan antas uppstå av markintrången enligt vägplanen och trafiken under driftskedet. Effekter och konsekvenser som uppstår till följd av vattenverksamhet



under byggtiden kommer hanteras inom ramen för tillståndsprocessen för vattenverksamhet.

### **3.1.2 Samråd med berörd kommun**

#### **Yttrande samrådsunderlag**

Borgarrådet och stadsledningskontoret ser positivt på att det byggs kollisionskydd i form av ledverk vid Essingebroarna, då det kommer att öka trafiksäkerheten på broarna och i farleden. Ledverken kommer även att bidra till ökad tillförlitlighet avseende framkomlighet, då en påsegling av ett fartyg mot Essingebroarna förmodligen skulle innebära avstängning av hela eller delar av Essingeleden.

Stockholms stad drar även nytta av ledverken då Stockholm förvaltar en av de tre Essingebroarna.

Stadsledningskontoret vill lyfta fram att Trafikverket måste föra en dialog med staden inför att arbetet med att definiera utredningsområdet och ytor för tillfälligt nyttjande startar. Särskilt viktigt är att Trafikverket och staden tillsammans definierar produktionsplaneringen och dess utbredning.

Stadsledningskontoret vill påpeka att det under byggtiden är särskilt viktigt att hänsyn tas till de som berörs till exempel boende, eventuella förskolor, skolor och friluftsliv. Det handlar om begränsning av buller, hänsyn till natur- och kultur samt träd samt begränsad störning för friluftsliv och båtklubbar.

Stadsledningskontoret anser vidare att hänsyn måste tas till påverkan på stadens gator under byggtiden till exempel tillfartsvägarna till och från Stora Essingen som måste fungera för bussar, transporter och biltrafik.

Stadsledningskontoret vill också lyfta fram att det under byggtiden behöver tas särskild hänsyn till kollektivtrafikförsörjningen på Stora Essingen. Det går stombusstrafik på Badstrandsvägen som ingår i utpekad utredningsområde för ytor. Det går också ett primärt cykelstråk inom utpekad utredningsområde som möjliggör cyklande till och från Stora Essingen. Framkomligheten för cyklande behöver därför säkras under byggtiden.

*Trafikverkets svar: Trafikverket kommer att föra en dialog med Stockholms stad avseende produktionsplaneringen inför byggandet av ledverken. Trafikverket arbetar alltid efter utgångspunkten att begränsa påverkan under byggskedet så långt som möjligt.*

*Arbetet med produktionsplaneringen kommer att intensifieras under hösten 2024/vintern och våren 2025. Den just nu gällande arbetshypotesen är att produktionen så långt som möjligt kommer att ske via pråm. Trafikverket kommer att samråda frågan med såväl Stockholms stad, Sjöfartsverket och eventuella båtklubbar som berörs.*

### **3.1.3 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda**

#### **Ellevio**

Ellevio har en markkabel på Lilla Essingen som löper under brofästet och vidare norrut längs med gång- och cykelbanan som går längs med Lilla Essingens västra strand. Ellevio har även en sjökabel strax norr om det markerade området, ungefär vid Lilla Essingens nordvästra hörn. Vidare har Ellevio också lokalnät samt kundserviser på Stora Essingen som kan bli berörda.

Befintliga anläggningar ska beaktas. Åtgärder i Ellevios anläggningar utförs efter beställning till Ellevio och bekostas av beställaren.

*Trafikverkets svar: Trafikverket kommer att ta hänsyn till Ellevios anläggningar och ämnar fortsatt föra en dialog med Ellevio i ärendet.*

#### **Essinge båtsällskap, tidigt samråd september 2024**

Trafikverket genomförde i september 2024 ett tidigt samrådsmöte med Essinge båtsällskap, vars båthamn ligger i direkt anslutning till de planerade ledverken på Stora Essingen.

Vid mötet informerade Trafikverket om projektets bakgrund och vad som planeras, en grov tidplan och vilka samråd som pågår. Båtsällskapet meddelade att de för närvarande inte hade några synpunkter på projektet. Båtsällskapets representant hade tidigare erfarenheter från bygget av ledverken under Gröndalsbron och tyckte det fungerade bra.

Båtsällskapet meddelade att de har en flytbrygga som ligger vid det gamla brofästet och att de hyr platsen av Stockholms stad. Att flytta flytbryggan handlar bara om en teknisk hantering. Båtsällskapet var glada över att få vara en del av processen tidigt och att få se hur Trafikverket tänker. Så länge båtsällskapet i god tid får veta hur de kommer att påverkas av ledverken kan detta hanteras utan större problem.



### **3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

#### **Sjöfartsverket, tidigt samråd april 2024**

Trafikverket genomförde i april 2024 ett tidigt samrådsmöte med Sjöfartsverket gällande de planerade ledverken under Essingebron. Vid mötet presenterades projektet och tidiga synpunkter och inspel från Sjöfartsverket inhämtades.

Vid mötet uppger Sjöfartsverket bland annat att 30 meter i bredd under bronns seglingsfria höjd är en acceptabel bredd för Sjöfartsverket. Vidare meddelar Sjöfartsverket att ledverken under Gröndalsbron har en bra utformning och konstruktion, bland annat då de öppnar upp sig i ändarna och har en bra glidyta. Utformningen av ledverken behöver, utöver att skydda bron, även skydda fartyget från skada. Fartygets undervattensskropp ska inte ta i fundamenten innan fartygen kommer i kontakt med ledverkens glidyta. Kringboende ska dock initialt ha upplevt belysningen för ledverken vid Gröndalsbron som för stark.

Sjöfartsverket bedömde att det är lämpligt att dimensionera ledverken för fartyg i 90-metersklassen då dessa kan komma att trafikera farleden under Essingebron. Vidare anser Sjöfartsverket att ledverkens konstruktion måste tåla isbildning eftersom Mälaren kan frysa under vintern samt att det är bra om konstruktionen även tillåter att isen har någonstans att ta vägen när man bryter den eller passerar i rännan.

#### **Sjöfartsverket, yttrande samrådsunderlag**

Sjöfartsverket meddelade att de i detta skede inte har några synpunkter.

Sjöfartsverket önskar även fortsättningsvis vara med på samråd i processen kring utformningen av ledverken. Sjöfartsverket vill dock påminna om att man, utöver de faktorer som nämns i underlaget, även bör beakta att utformningen under vatten designas så att fartyg inte kan stöta emot ledverkens undervattenskonstruktion, utan att först stöta emot påseglingsskyddets fendorar.

I nästa skede, samrådshandling, kommer Sjöfartsverket att inkomma med synpunkter, båda kring ledverkens utformning samt kring byggskedet, i syfte att minska risker och påverkan på sjötrafiken.

*[Trafikverkets svar: Ledverkens utformning kommer att studeras vidare i kommande skede, samrådshandling, för att säkerställa skydd av såväl](#)*

*bropelare som påseglande fartyg. Trafikverket ämnar fortsatt föra en dialog i ärendet med Sjöfartsverket.*

### **Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)**

SGU meddelade att de avstår från att lämna synpunkter på underlaget och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer avseende infrastrukturemissor.

*Trafikverkets svar: Trafikverket arbetar i enlighet med SGU:s allmänna riktlinjer.*

### **Statens Geotekniska Institut (SGI)**

SGI meddelade att de avstår från att yttra sig i ärendet.

### **Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB)**

MSB ser positivt på att Trafikverket vidtar åtgärder för att minska risken för olyckor vid Essingebron.

MSB vill även uppmärksamma att hänsyn till olycksrisker kan vara grund till att en verksamhet eller åtgärd anses medföra betydande miljöpåverkan. Vid undersökning eller beslut om huruvida en verksamhet eller åtgärd kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska hänsyn tas till verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper. Enligt 11 § miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska, i fråga om verksamhetens eller åtgärdens utmärkande egenskaper, särskild hänsyn tas till sannolikheten för allvarliga olyckor som är relevanta för den aktuella verksamheten eller åtgärden, och till risker för människors hälsa.

Länsstyrelsen, som är geografiskt områdesansvarig myndighet med uppgift enligt förordningen (2017:870) om länsstyrelsens krisberedskap och uppgifter inför och vid höjd beredskap, ska enligt förordning (2017:868) om länsstyrelseinstruktion bevaka att risk- och beredskapshänsyn tas i samhällsplaneringen. Det är också länsstyrelsen som ska avgöra om en verksamhet eller åtgärd kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

*Trafikverkets svar: Trafikverket noterar MSB:s synpunkt.*

### **Region Stockholm, Trafikförvaltningen**

Region Stockholm bedriver i dagsläget inte någon trafik under Essingebron, dock har Regionen planer på framtida trafikering. Vid fortsatt arbete med vägplanen och dess genomförande vill regionen

understryka vikten av att kollisionsskyddet inte skymmer sikten för passerande fartyg som nämns i underlaget.

Region Stockholm menar att kollisionsskyddet inte bör placeras på för stort avstånd från bropelarna för att säkerställa manövreringsutrymme för fartyg. Regionen önskar att Trafikverket utreder vidare vilken storlek på eventuella fartyg som kan komma att trafikera sträckan så att kollisionsskyddet blir anpassat för rätt tonnage, vilket omnämns i underlaget.

*Trafikverkets svar: I kommande skede, samrådshandling, kommer Trafikverket att utreda utformningen av ledverken vidare. I detta ingår en mängd aspekter, bland annat siktlinjer, manövreringsutrymme och dimensionerande tonnage. Trafikverket har en pågående dialog med Sjöfartsverket kring utformningen av ledverken för att minimera påverkan på sjöfarten.*

### **Stockholms hamnar**

Stockholms hamnar ser positivt på de säkerhetshöjande åtgärderna. Stockholms hamnar har inga kommentarer till underlaget i detta tidiga skede utan ser fram emot en fortsatt dialog i ärendet.

*Trafikverkets svar: Trafikverket noterar Stockholms hamnars synpunkt. Trafikverket ämnar fortsatt föra en dialog med Stockholms hamnar i ärendet.*

### **Havs- och vattenmyndigheten**

Myndigheten meddelade att de avstår från att lämna synpunkter på underlaget.

### **Försvarmakten**

Försvarmakten meddelade att de inte har något att erinra i rubricerat ärende.

## **3.2 Samråd vid utformning av planförslaget**

Ett samråd har genomförts under perioden 2025-03-10 – 2025-03-31 för utformningen av planförslaget. Ett fyrtiotal berörda myndigheter, organisationer, fastighetsägare och ledningsägare har via brev informerats om samrådet. Allmänheten har bjudits in till samråd genom annonsering i lokaltidningen Mitt i Kungsholmen 8 mars-14 mars 2025. Annonsering har även skett i Post- och inrikes tidningar 2025-03-07. Samrådshandlingarna har funnits tillgängliga på Trafikverkets hemsida, Trafikverkets regionkontor (Solna strandväg 98, Solna) samt Tekniska nämndhuset (Fleminggatan 4, Stockholm).

### **3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse**

Länsstyrelsen i Stockholms län har inte yttrat sig gällande vägplanen under den annonserade samrådsperioden.

### **3.2.2 Samråd med berörd kommun**

#### **Samrådsmöte januari 2025**

Trafikverket genomförde i januari 2025 ett samrådsmöte med Stockholms stad för att informera om projektet och presentera planerad anläggning, preliminärt markanspråk, tänkt produktionsmetod och påverkan på kommunala detaljplaner.

Under mötet lyftes frågor kopplat till det tillfälliga markanspråket på såväl Lilla som Stora Essingen samt tänkt produktionsmetod. Gång- och cykelvägen på Stora Essingen, som föreslås nyttjas tillfälligt under byggtiden för att möjliggöra för transporter med personbilar, pickuper och mindre skåpbilar till småbåtshamnen och arbetsområdet, är bitvis brant och smal. Stockholms stad ser att det här finns risk för olyckor med fotgängare och cyklister. Trafikverket betonar att tanken är att denna väg ska nyttjas sparsamt och vid eventuell färd längs vägen ska exempelvis flaggvakter nyttjas för att begränsa risken för att olyckor ska inträffa.

Stockholms stad påpekar även att Region Stockholm (Trafikförvaltningen) har planer på pendelbåtstrafik i området i framtiden och att eventuella begränsningar i farleden under byggtiden kan påverka denna trafik om den kommer i gång innan eller under byggtiden.

## Yttrande samrådshandling 2025-03-27

Stockholms stad är positiv till utbyggnaden av kollisionsskydden eftersom en eventuell påsegling av bropelarna skulle innebära stora samhällsekonomiska konsekvenser.

### Stadens anläggningar

Vad gäller stadens bro för lokalgatan mellan Essingeöarna är staden medveten om att det finns rörelser som pågår i bron. För att kunna följa dessa rörelser behöver Trafikverket upprätta ett mätprogram för att mäta in stadens bro innan arbetena startar. Brons läge behöver regelbundet följas upp under byggtiden samt även under en tid efter slutbesiktningen. Trafikverket behöver i samråd med staden föreslå en period då mätningarna fortsätter efter slutbesiktningen. Resultatet behöver rapporteras regelbundet till staden.

Lokalbron är drabbad av en långtidsdeformation och kan behöva åtgärdas akut. Det är av stor vikt att bron kan hållas öppen för trafik samt att staden kan få åtkomst till bron utan dröjsmål om åtgärder blir nödvändiga.

Stadens broinspektörer kommer att röra sig på och intill lokalbron och deras tillträde behöver säkerställas under hela byggtiden. Samordning mellan staden och Trafikverket krävs i denna fråga.

Staden anser att det är olämpligt med byggbodar och andra brännbara föremål under och intill lokalbron.

Vad gäller den tillfälliga nyttjanderätt för transportväg som föreslås på gång- och cykelvägen på Stora Essingen. Denna gång- och cykelväg är endast cirka 3 meter bred. När personbil möter cykel eller gående med barnvagn är området för trångt och kommer innebära att den ena av trafikanterna behöver köra ut på grönytan. Staden önskar att Trafikverket gör en uppskattning av hur många transporter per dag/vecka som kommer att ske längs gång- och cykelvägen samt om det finns möjlighet att begränsa dessa persontransporter till vissa tider på dygnet under byggtiden.

Vad gäller påverkan på Lilla Essingen önskar staden en beskrivning av hur gång- och cykeltrafiken påverkas samt hur den ska ledas om under byggtiden.

Intill den föreslagna etableringsytan på Lilla Essingen finns ett skyddsvärt träd markerat i gällande detaljplan. Staden önskar att hänsyn tas till detta så att trädet inte skadas.

*Trafikverkets svar: En riskanalys för vibrationsalstrande arbeten kommer att tas fram i kommande skede (bygghandling) för att bland annat bevaka påverkan på Essingebroarna under byggskedet. Resultatet gällande den kommunala bron kommer att delges staden. Trafikverket kommer vidare att samarbeta med Stockholms stad för att säkerställa att stadens broinspektörer har tillgång till lokalbron under hela byggtiden.*

*Trafikverket noterar stadens syn om att det är olämpligt med byggbodar och andra brännbara föremål under lokalbron. Det föreslagna markanspråket ger vissa friheter i var byggbodar med mera kommer kunna ställas upp och Trafikverket kommer att i den mån det är möjligt att ta hänsyn till detta. Byggbodarnas placering är dock inget som fastställs genom vägplanen, utan hanteras i kommande bygglov som kommer att sökas av Trafikverket eller entreprenören innan byggskedet eller byggmomenten startar.*

*Efter samrådet har Trafikverket sett över vägplanens markanspråk. Det kommer inte längre att vara aktuellt med personbilstrafik längs gång- och cykelvägen på Stora Essingen.*

*Plan- och miljöbeskrivningen kommer att kompletteras med en beskrivning av påverkan på gång- och cykeltrafiken på Lilla Essingen.*

*Trafikverket tackar för informationen om det skyddsvärda trädet. Skyddsåtgärder under byggtiden föreslås i plan- och miljöbeskrivningen och trädet kommer även att noteras i Trafikverkets miljösäkringslista, som förs vidare och hanteras inför och under byggskedet.*

## **Småbåtshamnen**

Vid småbåtshamnens utgångsbrygga ligger ett fast fundament. Det behöver säkerställas att fritidsbåtarna som ligger på pontonen mot Essingebroarna fortsatt kan angöra bryggan. Ett av markanspråken rör infarten till hamnen som blir helt avspärrad för fritidsbåtstrafik. Fritidsbåtar har ett behov av maximaldjup på 1,8 meter för att kunna passera. Fri passage om cirka 20 meter mellan påkörningsskydd och ponton är att rekommendera.

På den föreslagna platsen för etableringsområdet vid småbåtshamnen finns idag ett lokalt bestånd av den invasiva arten Björnloka som årligen bekämpas. Projektet behöver ta hänsyn till detta för att undvika spridning.



I planbeskrivningen är det otydligt om bryggor behöver flyttas permanent eller bara tillfälligt under byggtiden. Detta behöver utredas och förtydligas för att säkerställa småbåtshamnens funktion och angöring.

*Trafikverkets svar: Ledverken kommer att innebära såväl en permanent som tillfällig påverkan på småbåtshamnens brygganläggning. Plan- och miljöbeskrivningen kommer att ses över för att förtydliga detta. Sammanfattningsvis ser Trafikverket att ett antal bryggplatser kommer att påverkas under byggskedet. Merparten av dessa bedöms kunna återställas efter byggskedet, men ett fåtal bryggplatser kommer även att behöva flytta permanent. I dialog med båtsällskapet har ett förslag diskuterats där den sydligaste flytbryggan (med tillhörande bryggplatser) flyttas och läggs norr om den flytbrygga som idag ligger längst norrut. Detta är däremot inget som kommer att fastställas genom vägplanen utan kommer att hanteras i fortsatt dialog mellan Trafikverket, Stockholms stad och Essinge båtsällskap.*

*Trafikverket tackar för informationen om förekomsten av en invasiv art och kommer notera detta. Efter samrådet har vägplanens markanspråk setts över och det är inte längre aktuellt med tillfällig nyttjanderätt vid det område där den invasiva arten förekommer.*

## Plan och gestaltungsfrågor

Trafikverket behöver ta kontakt med bygglovsavdelningen för att stämma av om det finns behov av planändring.

Staden ser positivt på att det tagits fram ett gestaltungsprogram och vill belysa vikten av att ledverken anpassas i den mån det går till landskapsbildningen och med hänsyn till kulturmiljön i området samt till siktlinjer från stråk och vattenrummet.

*Trafikverkets svar: Trafikverket kommer att skicka en begäran om yttrande gällande påverkan på detaljplaner till byggnadsnämnden innan vägplanen ställs ut för granskning. Där kommer staden ges möjlighet att yttra sig gällande eventuellt behov av planändring.*

*Trafikverkets ambition är att i den mån det är möjligt att ta hänsyn till de aspekter som staden räknar upp för ledverkens gestaltungsning.*

## Stadens mark och pågående exploateringsprojekt

Erfarenheter från tidigare projekt visar att behovet av tillfälliga nyttjanderättsområden många gånger varit större än de som funnits med i den lagakraftvunna vägplanen. För att ta områden i anspråk utanför de

tillfälliga nyttjanderätterna behöver Trafikverket ansöka om upplåtelse hos Trafikkontoret på allmän platsmark. Detta leder till mycket extra administration i byggskedet. Markupplåtelser enligt gällande regelverk innebär att upplåtelsen inte kan göras utan ekonomisk ersättning.

Vad gäller etableringsområdet som ligger inom detaljplanen för Primus 1 mm. så ska strandpromenaden och gångvägen till Primusgatan iordningställas av exploateringskontoret. Detta är planerat till 2028. Exploateringskontoret önskar i första hand göra klart markområdet, så får Trafikverket återställa efter sitt nyttjande. Det blir annars fördyringar för exploateringskontoret om staden ska vänta med att göra iordning området. Trafikverket får då återställa park- och gångvägar när ledverket är klart och etableringsområdet lämnas tillbaka. Samordning med staden bör ske under 2026 för att informera om tidplanen för nyttjandet av etableringsområdet.

Generellt gäller för all mark som Trafikverket tillfälligt tar i anspråk att arealen ska minimeras i utbredning och tid. Vid varje val av plats ska stor aktsamhet tas så att påverkan på stadens anläggningar minimeras.

Staden vill också betona vikten av kommunikation till boende och allmänhet, samt att Trafikverket samråder med stadens kommunikatörer kring detta.

För att reglera frågor om markanspråk, ersättning för förlorade intäkter för småbåtshamnen samt trafik, byggnadsverk och grönstrukturer anser staden att det är lämpligt att Trafikverket och staden tecknar ett genomförandeavtal.

*Trafikverkets svar: Då planerad byggstart för ledverken tidigast bedöms till år 2028–2029 delar Trafikverket stadens önskemål om återställning av den mark som tillfälligt kommer nyttjas under byggtiden. Trafikverket avser samordna sig med staden i denna fråga i den fortsatta processen.*

*Trafikverkets utgångspunkt är alltid att ta så lite mark som möjligt i anspråk och begränsa påverkan på de fasta anläggningar som finns på platsen. Närboende kommer att informeras inför att byggskedet startar och Trafikverket ämnar samordna dessa kommunikationsinsatser med Stockholms stad.*

*Trafikverket avser upprätta ett genomförandeavtal med Stockholms stad.*

### **3.2.3 Samråd med allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda**

#### **Ellevio**

Med hänvisning till tidigare yttrande i samma ärende har Ellevio inget ytterligare att tillägga.

#### **Essinge båtsällskap**

##### **Samrådsmöte på orten**

Trafikverket genomförde 2025-03-19 ett samrådsmöte på orten med Essinge båtsällskap. Vid mötet presenterade Trafikverket förslag till utformning av anläggningen, förslag till markanspråk samt påverkan på båtsällskapets anläggning.

Essinge båtsällskap konstaterar att ett antal båtar och bryggplatser kommer att påverkas av markanspråket på båtsällskapets område och att om möjligt vore det bra att påverkan begränsas så mycket som möjligt genom att markanspråket ses över. Under vintern förvaras båtar inom hamnområdet. Om den marken ska användas under byggskedet behöver ersättningsytor i sådana fall hittas för de båtar som inte kan stå uppställda i hamnen under vintern.

Båtsällskapets bryggor är flytbryggor, så de kan man lätt flytta och anpassa såväl under byggtiden som under driftskedet. Då det är Stockholms stad som äger marken och bryggorna behöver frågan även lyftas med dem.

Båtsällskapet är glada över möjligheten att tycka till över planförslaget och avser lämna ett skriftligt yttrande på samrådshandlingen efter genomfört styrelsemöte.

##### **Yttrande samrådshandling**

Essinge båtsällskap vill framhålla att ett eventuellt ianspråkstagande av båtsällskapets markområde skulle innebära stora olägenheter för föreningen. I synnerhet om detta skulle ske från september till början av maj, då marken används som uppställningsplats för medlemmars båtar. Föreningen kan inte se några möjligheter att hitta alternativa uppställningsplatser och vill därför understryka det som framhölls vid samrådsmötet på orten, det vill säga att andra ytor i närområdet är bättre lämpade att användas under byggtiden.

*Trafikverkets svar: Efter samrådet har Trafikverket sett över vägplanens markanspråk. Den tillfälliga nyttjanderätten inom Essinge båtsällskaps markområde har utgått. Det kommer fortsatt vara aktuellt med tillfällig nyttjanderätt i vattenområdet i anslutning till Essinge båtsällskaps område och delar av föreningens brygganläggning kommer tillfälligt att behöva flytta för att möjliggöra byggnationen av ledverken. Efter byggskedet bedöms merparten av dessa bryggor kunna återställas, men ett fåtal bryggplatser kommer även att behöva flytta permanent. Trafikverket kommer fortsatt föra en dialog i frågan med Essinge båtsällskap och Stockholms stad gällande detta.*

### **Stockholm vatten och avlopp (SVOA)**

SVOA har befintliga utloppsledningar för dagvatten inom det aktuella området. Dessa måste beaktas och vara i drift under hela byggtiden. SVOA måste även ha åtkomst till dessa för drift och underhåll under byggtiden.

SVOA betonar vidare att det är viktigt att de åtgärder som beskrivs ska behandlas inom ramen för tillståndsprocessen för vattenverksamhet då det handlar om sediment som kan vara ganska kontaminerade. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minska grumling och föroreningsspridning bör utredas.

SVOA informerar även om att Stockholms stad avser att genomföra fosforfällning inom det aktuella området under perioden 2025–2026.

*Trafikverkets svar:*

*Trafikverket kommer att ta hänsyn till SVOA:s anläggningar och ämnar fortsatt föra en dialog med SVOA i ärendet.*

*Skyddsåtgärder och försiktighetsmått avseende grumling och föroreningsspridning kommer att utredas vidare och hanteras i tillståndsansökan för vattenverksamhet. Trafikverket tackar för informationen om den planerade fosforfällningen. Byggstart för ledverken är tidigast planerad till år 2028.*

### **3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

#### **Försvarsmakten**

Försvarsmakten meddelade att de inte har något att erinra i rubricerat ärende.

## **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)**

MSB avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

### **Region Stockholm**

Region Stockholm trafikerar inte under bron i dagsläget, dock har Regionen planer på framtida trafikering. Region Stockholm ser risker i att det ligger en småbåtshamn intill ledverken och att höjden på dem kan göra så att passerade fartyg inte ser mindre båtar som tar sig ut från hamnen. Det vore lämpligt att fundera på vilka fartyg som ska kunna passera och om ledverkens höjd behöver dimensioneras för detta.

*Trafikverkets svar: Trafikverket noterar regionens syn på riskerna. Till följd av ledverkens placering kommer den flytbrygga som idag ligger längst söderut att behöva flytta. I dialog med båtsällskapet har ett förslag diskuterats där den sydligaste flytbryggan (med tillhörande bryggplatser) flyttas och läggs norr om den flytbrygga som idag ligger längst norrut. Detta är dock inget som fastställs i vägplanen utan hanteras i fortsatt dialog mellan Trafikverket, Stockholms stad och Essinge båtsällskap. Genom att flytta delar av brygganläggningen bedöms siktförhållandena i anslutning till ledverken och småbåtshamnen förbättras och riskerna begränsas.*

### **Sjöfartsverket, yttrande samrådshandling**

#### **Utformning av ledverk**

Sjöfartsverket har tidigare påpekat att ledverken behöver utformas så att fartyg inte kan stöta emot ledverkens undervattenskonstruktion, utan att först stöta emot påseglingsskyddets fendrar. Detta skulle annars kunna leda till en skada på fartyget, vilket innebär risk för fartyg, besättning och miljö. På det bifogade underlaget är det svårt att avgöra om designen tagit höjd för detta. Sjöfartsverket önskar ett förtydligande kring denna del av utformningen.

Av underlaget i övrigt framgår att Trafikverket tagit hänsyn till de faktorer som tidigare diskuterats, som att hålla en farledsbredd om minst 30 meter, att ledverken bör vara dimensionerade för aktuell och kommande trafik och ligga i linje med trafiken, snarare än parallellt med bropelarna. Även att ledverken ”öppnar upp” i ändarna och att ledverken utformas så att is kan tryckas in under dem, så att fartyg lättare kan passera vintertid.

Sjöfartsverket önskar fortsatt vara med i processen kring utformningen av ledverken för att säkerställa att de utformas på ett sådant sätt att

sjösäkerheten och framkomligheten för fartygstrafiken under bron bibehålls. Sjöfartsverket önskar information om eventuella framtida justeringar inför ansökan om vattenverksamhet.

*Trafikverkets svar: Risken för att påseglande fartyg skulle träffa ledverkens undervattenskonstruktion bedöms som liten. Först vid 5,8 meters djup står pålarna ut utanför fendern. I de utredningar som gjorts som analyserat teoretiska påseglingsvinklar konstateras att vinkelrät påsegling inte bedöms förekomma längs någon del av ledverken och att mittdelen har en ännu flackare teoretisk påseglingsvinkel. Följaktligen bedöms fendern stå ut tillräckligt för att bulben inte ska träffa pålarna innan fören träffar fendern och för ett fartyg utan bulb är det uteslutet att fören skulle slå i pålen innan fendern. Plan- och miljöbeskrivningen kommer att kompletteras för att förtydliga detta.*

## Byggskedet

Under byggskedet bör sjöfarten under bron kunna bedrivas med minsta möjliga påverkan. Påverkan på sjötrafiken under anläggningsfasen bör vara beskriven i kommande ansökan om vattenverksamhet. För eventuellt arbete som innebär att vattenområdet under bron behöver avlysas från sjötrafik ska en ansökan om avlysning av vattenområde sökas hos länsstyrelsen i god tid före.

Minst tre veckor före start av arbete ska Sjöfartsverket informeras om arbetets omfattning och tidsplan, i syfte att vidarebefordra information till sjöfarten.

Samråd bör, i god tid före start av arbete, ske med trafikerande rederier samt med berörd småbåtshamn och andra eventuella intressenter som kan påverkas av arbetet.

Sjöfartsverket anser att en maritim riskanalys ska tas fram inför anläggningsfasen för att minska risken för olyckor, främst med tanke på påseglingsrisker.

Efter avslutat arbete ska ledverken mätas in och rapporteras till Sjöfartsverket för uppdatering av sjökort. Området ska även sjömätas och resultatet rapporteras till Sjöfartsverket.

Ljussättning av ledverken samt eventuell utmärkning för anläggningen, även under byggtiden, bör samrådats med Sjöfartsverkets lotsområde Södertälje samt Transportstyrelsen. Till exempel får arbetsbelysning inte vara bländande för sjötrafiken eller förväxlas med utmärkning eller



navigationsljus. Tillstånd för eventuell utmärkning beslutas av Transportstyrelsen efter ansökan.

*Trafikverkets svar: Påverkan under byggtiden kommer att beskrivas i ansökan om vattenverksamhet. Eventuellt behov av avlysning eller tillfällig sänkning av hastighet förbi arbetsområdet kommer sökas hos länsstyrelsen och meddelas Sjöfartsverket.*

*Trafikverket har utrett riskaspekten i arbetet med vägplanen. Bland annat genom analys av AIS-data, statistik analys av ledverkens geometriska placering där påseglingsrisker är aktuella har identifierats samt en analys av dimensionerande fartyg och teoretiska påseglingsvinklar som resulterat i ledverkens föreslagna placering. Dessa utredningar har utgjort underlag för vägplanen, men har inte ingått i de samrådshandlingar som presenterats. Trafikverket noterar önskemålet om en maritim riskanalys för byggskedet och tar med sig frågan till kommande skede (bygghandling).*

*Trafikverket noterar även önskemålet om inmätning och sjömätas och kommer att tillhandahålla detta till Sjöfartsverket.*

*Ljussättning och utmärkning kommer att samrådas med lotsområdet och Transportstyrelsen i kommande skede (bygghandling).*

### **Sjöfartsverket, samrådsmöte 2025-07-01**

Trafikverket genomförde i juli 2025 ett till samrådsmöte med Sjöfartsverket. Under mötet redogjorde Trafikverket för projektets bakgrund, nuvarande status och de föreslagna åtgärderna.

Sjöfartsverket informerade om att ansökan om avlysning samt hastighetsbegränsning görs till länsstyrelsen eftersom området inte utgör en allmän farled. Ansökan bör göras i god tid, rimligtvis cirka 6 månader i förväg. Då många fritidsbåtar finns i området är det en fördel om avlysning sker utanför perioden maj-september för att minimera påverkan. Tillkommande trafik från Solnaverket medför en ökning av trafiken i området i framtiden och bedöms kunna påverkas mer av en avlysning under hösten.

Sjöfartsverket kommer utgöra remissinstans och ta del av ansökan om avlysning som skickas till länsstyrelsen. I ansökan behöver projektets behov värderas mot övriga behov i området. Även om avlysning minimerar risken för olyckor måste det avvägas utifrån intrånget, begränsningen i rörligt och längre färdvägar. Sjöfartsverket upplyste om att det är bra att

genomföra samråd med sjöfartsoperatörer kring om de ser problem med avlysningen eller inte innan ansökan skickas in.

Sjöfartsverket förtydligade att de vill se en maritim riskanalys som behandlar risker i anläggningsskedet samt åtgärder för att reducera dessa. De undrar även om genomförda analyser kommer inkluderas i tillståndsansökan.

Sjöfartsverket ser samrådet som ett avgränsningssamråd där projektet tar del av vad Sjöfartsverket tycker i nuläget men att fler tillfällen för yttranden kan komma framåt. Sjöfartsverket kommer ta ställning för ansökan när den kommer. Villkor kring analyser och risker kan komma i tillståndsansökan. Sjöfartsverket betonar vikten av att säkerhet för produktion och sjöfart säkerställs inför byggskedet. Nya konstruktioner i vattnet och avlysta områden måste tydligt synas för sjötrafik.

### **Statens geotekniska institut (SGI)**

SGI avstår från att yttra sig ärendet och önskar inte heller ta del av kommande handlingar i ärendet om det inte gäller myndighetens ämnesområden miljögeoteknik samt geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion.

*[Trafikverkets svar: Trafikverket noterar SGI:s yttrande.](#)*

### **Sveriges geologiska undersökning (SGU)**

SGU avstår från att lämna synpunkter på underlaget och hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer avseende infrastrukturemissor.

*[Trafikverkets svar: Trafikverket arbetar i enlighet med SGU:s allmänna riktlinjer.](#)*



Trafikverket, 171 54 Solna. Besöksadress: Solna Strandväg 98.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)**