

10 Måluppfyllelse

I detta kapitel görs en översiktlig bedömning av på vilket sätt planförslagets genomförande bidrar till, eller motverkar, att de nationella miljökvalitetsmålen nås.

Det så kallade generationsmålet i den svenska miljöpolitiken är att "...till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser." Arbetet tar stöd i 16 miljökvalitetsmål. Arbetet med att nå miljökvalitetsmålen och generationsmålet utgör grunden för den nationella miljöpolitiken. Miljökvalitetsmålen med preciseringar ska ge en långsiktig målbild för miljöarbetet och fungerar som vägledning för hela samhällets miljöarbete, såväl myndigheters, länsstyrelser, kommuners som näringslivets och andra aktörers.

Av de 16 miljökvalitetsmålen bedöms sju som relevanta för planförslaget. Dessa är: Giftfri miljö, Säker strålmiljö, God bebyggd miljö, Levande sjöar och vattendrag, Begränsad klimatpåverkan, Grundvatten av god kvalitet och Ett rikt växt- och djurliv. Bedömningen redovisas i Tabell 11 som fortsätter på nästa sida.

Bedömningen illustreras på följande sätt:



Planen bedöms bidra till måluppfyllelse



Planen varken bidrar till eller motverkar måluppfyllelsen



Planen motverkar måluppfyllelse

Tabell 11. Bedömning av projektets bidrag till måluppfyllelsen av de nationella miljö kvalitetsmålen.

Miljö kvalitetsmål	Lokalt miljö kvalitetsmål	Riktning	Planförslagets bidrag till måluppfyllelse
Giftfri miljö	Ett giftfritt Stockholm		Kända föroreningar förekommer på ett antal ställen längs sträckan, dessa kommer att behöva hanteras under byggskedet. Förutsatt en korrekt hantering och rening av föroreningar bedöms planförslaget medföra att föroreningshalter i området minskar. Sammantaget bedöms planförslaget bidra till måluppfyllelsen.
Säker strålmiljö			I likhet med nuläget kommer inga bostäder befinna sig inom det avstånd som medför ökade hälsorisker. Den strålning som järnvägen kommer att avge bedöms som acceptabel. Planförslaget bedöms därmed varken bidra till eller motverka måluppfyllelsen.
God bebyggd miljö	Ett klimatanpassat Stockholm Ett resurseffektivt och cirkulärt Stockholm Ekosystemtjänster ska användas i planeringen och utvecklingen av staden Öka beredskapen för klimatförändringarna Tillvarata kulturmiljövärden Risker och buller ska beaktas	 	Med planerade skyfallsåtgärder bedöms översvämningsrisken förbättras i och med planförslaget. Samtidigt medför planförslaget att flera mindre grönytor försvinner vilket bedöms påverka stadsbilden negativt då vyn av infrastruktur i området blir mer dominant. Riktvärden för buller kommer kunna hållas med hjälp av skyddsåtgärder. Planförslaget innebär också färre bostäder där riktvärdet för inomhusbuller överskrids. Ljudnivån i området kommer däremot generellt att höjas. Med en förändrad ljudbild från järnvägen och ett ökat antal skärmar, både spårnära och fastighetsnära, bedöms ett något industrialiserat intryck av miljön kvarstå i det omgivande landskapet. Planförslaget bedöms innebära en marginell negativ påverkan på lokala kulturmiljövärden då det historiska sambandet mellan den södra och norra delen av Bromstens småhusområden kommer att bli något svårare att utläsa. Sammantaget bedöms planförslaget både bidra till och motverka miljö kvalitetsmålet.
Levande sjöar och vattendrag	Ett Stockholm med livskraftiga ekosystem Vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag ska förbättras	 	Ytvattenförekomsten Bällstaån är idag förorenad och planförslaget bedöms både medföra såväl positiv som negativ påverkan på föroreningssituationen. Planförslaget bedöms därför både bidra till och motverka måluppfyllelsen.

Miljökvalitetsmål	Lokalt miljökvalitetsmål	Riktning	Planförslagets bidrag till måluppfyllelse
Begränsad klimatpåverkan	Ett Stockholm utan globalt klimatavtryck		Trots ökad kravställning och incitament för reducerad klimatpåverkan i upphandling medför planförslaget klimatpåverkan framför allt från material som används under byggnation. Minskningen av utsläpp av växthusgaser till följd av att järnvägen kommer att nyttjas i större utsträckning, räknat på 40 års drift, i stället för andra transportmedel med högre utsläpp är liten jämfört med de utsläpp som följer av materialen i järnvägsanläggningen. Sammantaget bedöms planförslaget motverka måluppfyllelsen.
Grundvatten av god kvalitet			Planförslaget medför arbeten som kan komma att ske under grundvattennivån. Påverkan på grundvattnet kommer att hanteras i separat tillståndsansökan där åtgärder kommer att inarbetas så att negativa konsekvenser undviks. Utifrån rådande kunskapsläge bedöms planförslaget varken motverka eller bidra till måluppfyllelsen.
Ett rikt växt- och djurliv	Ett Stockholm med livskraftiga ekosystem	 	Planförslaget innebär att två naturvärdesbiotoper och ett antal alléträd ianspråkats vilka har lokalt värde för den biologiska mångfalden. Även om alléträden kommer att kompenseras har troligen de unga kompenserade träden ett lägre naturvärde än de befintliga äldre träden. Samtidigt innebär omhändertagandet av invasiva arter positiva effekter för den biologiska mångfalden. Sammantaget bedöms planförslaget både bidra till och motverka måluppfyllelsen.

11 Samråd

Detta kapitel beskriver kortfattat de samråd som genomförts under arbetet med förstudien, järnvägsutredningen samt järnvägsplanen.

11.1 Samråd i tidigare planering

Som tidigare nämnts har järnvägsplanen för Duvbo-Spånga föregåtts av en förstudie och en järnvägsutredning. Under arbetet med dessa genomfördes samråd.

Arbete med förstudien påbörjades år 2004 och i samband med det inleddes samråd med kommuner och myndigheter. Samrådsmöten med allmänheten och intresseorganisationer genomfördes mellan oktober 2004 och januari 2005.

Under 2007, i samband med arbetet med järnvägsutredningen, hölls ett antal samrådsmöten med allmänheten. Det fanns även en samordningsgrupp med politiker från berörda kommuner. Samråd hölls med referensgrupper med representanter från länsstyrelse, kommuner, trafikoperatörer med flera. Därefter har järnvägsutredningen varit utställd 27 oktober - 30 november 2008.

11.2 Samråd under arbetet med järnvägsplanen

Under arbetet med järnvägsplanen har det hållits samråd med statliga myndigheter, berörda föreningar, organisationer och berörd allmänhet. Trafikverket har även samrått med berörda kommuner och Trafikförvaltningen samt ett antal berörda fastighetsägare/verksamheter utmed sträckan.

2013 hölls det ett avgränsningssamråd med Länsstyrelsen i Stockholms län (ärendenummer TRV 2014/5506). Vid mötena har det diskuterats kring de viktigaste miljöfrågorna i samband med utbyggnaden av järnvägen. Framför allt har buller, vibrationer, risk- och säkerhetsfrågor diskuterats. Kompletterande samråd hölls 2024 där parterna var överens om att det inte föreligger behov av ett nytt avgränsningssamråd.

Samråd med allmänheten för järnvägsplan för Mälarbanan Duvbo -Spånga påbörjades i maj 2015 och har pågått fram till granskningen av planen som skedde med start i november 2016. Stockholms Stad har genomfört programsamråd för Mälarbanan som avslutats under hösten 2013 (Dnr 2011-20093).

Information om dessa samråd har funnits på Trafikverkets webbplats och annonserats i Lokaltidningen Mitt i Västerort Spånga, Mitt i Sundbyberg, Vi i Sundbyberg, Spånga tidning samt Post- och inrikes tidningar. Trafikverket har också upprättat en möjlighet att yttra sig via e-postlåda "samradbromsten_malarbanan@trafikverket.se". Informationsbrev gällande samrådet har skickats till ägarna till de fastigheter som är direkt berörda av

järnvägsplanen, på grund av markintrång eller buller. Informationsbrev har även sänds till berörda myndigheter med flera.

Öppet hus med representanter från Trafikverket arrangerades den 25 maj 2015 i Trafikverkets lokaler på Stormbyvägen 2-4. Det var cirka 80 personer som kom till det öppna huset.

11.2.1 Sammanfattning inkomna synpunkter

Inkomna synpunkter och yttranden från allmänheten finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2013/65117. Det har totalt inkommit 34 stycken yttranden varav 9 stycken är från privatpersoner, 8 stycken från företag/verksamheter och resterande från myndigheter och ledningsdragande verk. En del yttranden har undertecknats av flera.

Trafikverkets uppfattning är att den största enskilda frågan från berörda och allmänheten är om den ökade trafikeringen till följd av de nya spåren kommer att innebära ökat buller från järnvägen. Flera synpunkter rör även intrång på privata fastigheter med verksamheter. En del synpunkter berör sådana frågor som faller utanför projektets ram, såsom ny pendeltågsstation till Solvalla.

Sammanfattningsvis är Trafikverkets uppfattning att allmänheten har blandade åsikter om planförslaget, men att de flesta är positiva. Stockholms stad, Sundbybergs stad och Stockholms läns landsting Trafikförvaltningen är positiva till planförslaget.

En beskrivning av de samråd som genomförts samt en detaljerad beskrivning av inkomna synpunkter och hur Trafikverket bemött dessa finns redovisade i de samrådsredogörelser som kommer att biläggas järnvägsplanen respektive ansökan om tillstånd till vattenverksamhet.

12 Fortsatt arbete och uppföljning

I detta kapitel redovisas de olika sakprövningar som byggandet av Mälarbanan, sträckan Duvbo-Spånga, medför. Kapitlet innehåller även en redovisning av hur detta projekt kommer att följas upp.

12.1 Fortsatt arbete

Efter samrådet ska Länsstyrelsen godkänna projektets MKB för att projektet sedan kan gå in i nästa skede, vilket är kungörande och granskning. Kungörelsen innebär att Trafikverket informerar om möjlighet till granskning.

Efter granskningen ska Trafikverket sammanställa och kommentera alla skriftliga granskningssynpunkter i ett granskningsutlåtande. Sedan yttrar sig länsstyrelsen över planen innan den fastställelseprövas (planprövning) av Trafikverket.

Trafikverkets beslut kan överklagas. Om inte överklagan får bifall vinner planen laga kraft och planen kan genomföras.

Utöver en lagakraftvunnen järnvägsplan kräver arbetet med järnvägsanläggningen flera olika tillstånd och ansökningar. Järnvägsplanens fastställelse och dess laga kraft förutsätter att berörda detaljplaner inte strider mot järnvägsplanens syfte och/eller dess markbehov. I annat fall krävs helt nya detaljplaner eller ändrade planer som dessutom bör vara laga kraftvunna inför järnvägsplanens fastställelse.

Genom planläggningsprocessen behövs ingen separat prövning gällande områden som omfattas av det generella biotopskyddet eller åtgärder som kräver anmälan för samråd, så kallat 12.6-Samråd, enligt 12 kapitlet 6a § miljöbalken.

12.2 Sakprövningar

Med sakprövningar menas de prövningar av olika verksamheter som byggandet av Mälarbanan sträckan Duvbo-Spånga medför och som inte regleras i fastställelsen av järnvägsplanen. Sakprövning sker främst mot olika kapitel i miljöbalken men även prövning mot kulturmiljölagen och plan- och bygglagen kan vara aktuella.

Nedan följer en genomgång av de verksamheter som bedöms omfattas av sakprövning. För vissa av verksamheterna kvarstår bedömning av om omfattningen är ringa eller av annan anledning inte kräver anmälan eller tillståndsansökan. För verksamheter som inte kräver anmälan eller tillstånd kan det kvarstå samrådsplikt, det vill säga att informera berörda instanser om planerade och pågående arbeten.

12.2.1 Miljöfarlig verksamhet

Schakt i förorenad jord är anmälningspliktig verksamhet enligt 28 § i förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Tillsynsmyndighet är

miljönämnderna i Stockholms stad och Sundbybergs stad. Det har översiktligt konstaterats att föroreningar finns inom aktuellt område varför det sannolikt blir aktuellt med anmälningsförfarande där schakt kommer att utföras, se avsnitt 9.5.

12.2.2 Vattenverksamhet

Planförslaget medför risk för grundvattenbortledning vilket är tillståndspliktigt enligt miljöbalken. En tillståndsansökan om vattenverksamhet tas fram parallellt med järnvägsplanen där skyddsåtgärder kommer att utredas och arbetas in för att begränsa påverkan på omgivningen.

12.2.3 Markavvattningsföretag

Den planerade järnvägen berör följande markavvattningsföretag:

- Spångaån från 1922 (AB_6_0201)

Företaget antas ha startat innan kommunalt VA-system byggdes ut. I samband med projektering av anläggningen behöver det säkerställas att hänsyn tas till det aktuella markavvattningsföretaget.

12.2.4 Anmälan och lov enligt Plan- och bygglagen

För teknikhus, bullerskärmar och större ombyggnationer av byggnader krävs bygglov enligt Plan- och bygglagen. Bygglov hanteras av respektive kommuns stadsbyggnadsnämnd. I samband med framtagande av järnvägsplanen kan kommunen medge undantag från bygglovsplikt för vissa anläggningar som ingår i järnvägsplanen. För denna järnvägsplan undantas bygglov för bullerskyddsskärmar, stödmurar och teknikhus.

12.3 Uppföljning

För att säkerställa miljöhänsyn under kommande skeden är det av stor vikt att det sker ett fortsatt aktivt miljöarbete och att miljöåtgärder följs upp. Samtliga miljöåtgärder, valda som bortvalda, har samlats i en miljösäkringslista som bör följas upp, genomföras och utvärderas i kommande skeden.

Ett kontrollprogram har upprättats för miljö under byggskedet i samråd med de kommunala tillsynsmyndigheterna. Syftet med detta kontrollprogram är att visa för tillsynsmyndigheterna vilken huvudsaklig miljöfarlig verksamhet som kommer att uppstå under byggtiden och säkerställa att det sker en kontinuerlig uppföljning som tillförsäkrar att de miljökrav som ställts för byggskedet efterlevs. Av de generella miljökraven framgår till exempel att entreprenören skall upprätta en miljöplan där denne ska visa hur miljökraven kopplat till entreprenadens miljöaspekter följs, kontrolleras och dokumenteras.

Det kommer även att utarbetas ett kontrollprogram för den vattenverksamhet som Trafikverket kommer att söka tillstånd för hos Mark- och miljödomstolen. Kontrollprogrammet kommer att tas fram i samråd med Länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet för den planerade vattenverksamheten. Syftet med detta kontrollprogram är att säkerställa att det inte sker någon skadlig omgivningspåverkan till följd av grundvattennivåsänkningar samt att följa upp att de villkor som följer av kommande vattendom genomförs. Kontrollprogrammet för vattenverksamhet kommer att gälla både under bygg- och driftskedet.

Enligt Trafikverkets riktlinjer ska det även ske en efterkontroll av olika miljöaspekter så som buller och vibrationer från den nya anläggningen. Efterkontroller bör också göras av de skyddsåtgärder som vidtagits.

För att säkerställa möjligheten till fortsatt uppföljning och skötsel av den utbyggda järnvägsanläggningen kommer viktiga miljödata slutligen att överlämnas till Trafikverkets drift- och underhållsorganisation.

13 Referenser

Artskyddsförordningen (2007:845)

Banverket 2006, Förstudie slutrapport mars 2006 - Mälarbanan – Tomtebodavägen – Kallhäll

Banverket 2008, Miljökonsekvensbeskrivning (MKB), järnvägsplan, delen Tomtebodavägen Kallhäll, Diarienummer: Fo8-4382/SA20

Banverket 2008, Järnvägsutredning Mälarbanan delen Tomtebodavägen-Kallhäll

DHI 2022, Modelldokumentation Bällstaåmodellen

Folkhälsomyndigheten 2022, Folkhälsopolitikens målområden

Folkhälsomyndigheten 2024, Vägledning för bedömning av olägenheter för människors hälsa till följd av långvarig exponering för lågfrekventa magnetfält

Förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd

Förordning (2012:708) om byggande av järnväg

International Union of Railways (UIC) 2002, Structures built over railway lines - Construction requirements in the track zone (UIC 777-2, 2nd edition), International Union of Railways (UIC)

Iterio, 2017. Rapport avseende fördjupad miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning samt riskbedömning, Gunhild 5 och Gustav 1, Spånga, Stockholms Stad, rev 2017-05-29

Klimatlag (2017:720)

Lag (1995:1649) om byggande av järnväg

Länsstyrelserna 2018, Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall – stöd i fysisk planering

Miljöbalk (1998:808)

Naturvårdsverket 1998, Buller från spårbunden trafik, Nordisk beräkningsmodell, ISBN:91-620-4935-6

Naturvårdsverket 2010, Återvinning av avfall i anläggningsarbeten – Handbok 2010:1

Naturvårdsverket 2021, Åtgärdsprogram för särskilt skyddsvärda träd, mål och åtgärder 2021-2025

Naturvårdsverket 2022, Generella riktvärden för förorenad mark

Naturvårdsverket, 2023. Illustration bedömning massor. Hämtat från Illustration bedömning massor:

<https://www.naturvardsverket.se/491764/contentassets/d71d89e041e2485e856dcdf4342bcc75/ilustration-bedomningen-massor-2023-04-25.pdf>

Plan- och bygglag (2010:900)

Region Stockholm 2018, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen RUF 2050: Europas mest attraktiva storstadsregion

Räddningsverket Karlstad 1997, Värdering av risk

SIS 2023, Naturvärdesinventering avseende biologisk mångfald (NVI) - Genomförande, naturvärdesbedömning och redovisning SIS

SMHI 2022, Huvudslutsatser i IPCC:s rapport Klimat i förändring 2023 - Syntesrapport

Socialstyrelsen juni 2005, Elektromagnetiska fält från kraftledningar

Statens folkhälsoinstitut 2007, Den byggda miljöns påverkan på fysisk aktivitet - En kunskapssammanställning för regeringsuppdraget "Byggd miljö och fysisk aktivitet"

Stockholms länsmuseum 2007, Arkeologisk beskrivning i samband med järnvägsutredning

Stockholms länsmuseum 2010, PM Kulturmiljö Järnvägsutredning Mälarbanan Tomtebodavägen-Kallhäll

Stockholms stad 2018, Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige i februari 2018

Stockholms stad 2024, Miljöprogram 2025-2030.

Stockholms stad 2022a, Bällstaån. Lokalt åtgärdsprogram, fakta och åtgärdsbehov.

Stockholms stad 2022b, Hantering av länshållningsvatten med avledning till yt- eller grundvatten. Miljöförvaltningen

Strålsäkerhetsmyndigheten 2008, Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält SSMFS 2008:18

Sundbybergs stad 2018, Översiktsplan för Sundbyberg: Sundbyberg 2030 – urbant och hållbart, antagen av kommunfullmäktige april 2018

Svenskt vatten 2016, Avledning av dag-, drän- och spillvatten, funktionskrav, hydraulisk dimensionering och utformning av allmänna avloppssystem. Publikation P110 – del II

Sveriges Riksdag 1996, Proposition 1996/97:53. Infrastrukturinriktning för framtida transporter

Trafikverket 2013, Samhällsekonomisk bedömning, Tomtebodavägen-Kalhäll, ökad kapacitet, etapp 2

Trafikverket 2019, Riktlinje Landskap, TDOK 2015:0323

Trafikverket 2021, Underlag till miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan Mälarbanan, Duvbo-Spånga. PM Risk - Fördjupade riskbedömningar gällande riskreducerande åtgärder. TRV 2013/65117

Trafikverket 2023, Klimatkrav i planläggning, byggskede, underhåll och på teknisk godkänt järnvägsmateriel, TDOK 2015:0480

Trafikverket 2024:1, PM Buller, underlag till miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan Mälarbanan Duvbo-Spånga

Trafikverket 2024:2, PM Utredning av komfortvibrationer, underlag till miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan Mälarbanan Duvbo-Spånga

Trafikverket 2024:3, PM Elektromagnetiska fält, underlag till miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan Mälarbanan Duvbo-Spånga

Trafikverket 2024:4, Elektromagnetisk fältmätning Bromsten

Trafikverket 2025, PM Recipientbedömning, underlag till miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan

Tyréns Sverige AB 2021, PM Mälarbanan - Bedömning av åtgärdsval avseende urspårning, slutversion 2022-02-18

Tyréns Sverige AB 2023, PM Miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning

Tyréns Sverige AB 2024:1, PM Föroreningsberäkningar med bedömning av påverkan på MKN i Bällstaån

Tyréns Sverige AB 2024:2, PM utvärdering av riskreducerande åtgärder för fastigheten Hallsten 6, Stockholm

Tyréns Sverige AB 2025, PM Skyfallsanalys för detaljplan Mälarbanan: Sträckan Duvbo-Spånga

VISS 2024, Vatteninformationssystem Sverige. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se>

Väglag (1971:948)

WHO 2007, Extremely Low Frequency Fields-Environmental Health Criteria
Monograph No.238

WSP 2015, PM Riskbedömning – Olyckors påverkan på människors hälsa och på
miljön i driftskedet.

WSP 2021. Vägen mot klimatneutralitet – Kunskapsöversikt och förslag till nya
reduktionsmål för Trafikverket.

WSP 2024, PM Naturvärdesinventering, Underlag till miljökonsekvensbeskrivning
för järnvägsplan Mälarbanan, Duvbo-Spånga

Digitala källor

www.raa.se/hitta-information/fornsok (2024-03-25)

www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-stockholms-lan (2024-04-09)

www.slu.se/artdatabanken (2024-04-23)

www.sgu.se/grundvatten/brunnar-och-dricksvatten (2024-05-06)

www.stockholmvattenochavfall.se (2024-08-14)

www.viss.lst.se (2024-09-12)

www.lansstyrelsen.se/stockholm (2025-01-05)

www.miljomal.nu (2025-02-20)

Bilaga 1 – Sakkunskap

I tabellen nedan redovisas de sakkunniga som deltagit i arbetet med denna MKB tillsammans med kortfattad information om utbildning och relevant erfarenhet.

Namn	Roll	Utbildning	Relevant arbetserfarenhet inom expert-område (år)
Camilla Rydling	Uppdragsansvarig	MSc i Hållbar utveckling, Uppsala universitet	13
Emmelie Nilsson	Handläggare MKB	BSc i Miljövetenskap, Södertörns högskola	8
Vania Diaz Gardell	Handläggare MKB	MSc i Naturgeografi och ekosystemvetenskap, Lunds universitet	2
Sofia Nöu	Handläggare MKB	MSc i Miljövård och fysisk planering, Stockholms universitet	4
Catharina Granman	Granskare	Mg i Miljövetenskap och humanekologi, Göteborgs universitet	15
Talan Baker	Granskare	Fil.kand i Samhällsplanering, Karlstad universitet	7
Björn Wünsche	Granskare	Civ.ing i teknik, Beuths tekniska universitet	17

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

trafikverket.se