TRAFIKVERKET

Nacka tingsrätt
mark- och miljödomstolen
Box 69
131 07 Nacka

1 Sökande

Staten genom Trafikverket (org. nr 202100-6297), Region Stockholm, 172 90 Sundbyberg

2 Ombud

Verksjuristerna Maria Wååg och Fredrik Niord, Trafikverket, Avdelning Juridik, 781 87 Borlänge

3 Saken

Ansökan om tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att bortleda grundvatten och infiltrera vatten till grundvattenmagasinen i samband med byggnation av ny järnvägsanläggning tillhörande Mälarbanan på sträckan Huvudsta – Duvbo genom Solna, Sundbyberg och Stockholms kommun, Stockholms län. Koordinater: 59.3607866, 17.9743249

4 Yrkanden

Trafikverket yrkar tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att i samband med byggnation av västra delen av Huvudstatunneln samt Tråget och Sundbybergstunneln på sträcka 5+300 – 7+680

1. i byggskedet för schakt i jord och berg leda bort allt i schakt inläckande grundvatten samt leda bort grundvatten till en nivå 0,5 m under schaktbotten i dess lägst liggande punkt,
2. i byggskedet på fastigheter inom påverkansområdet, vid behov för att undvika skada till följd av grundvattenbortledningen, infiltrera vatten i jord,
3. utföra och i förekommande fall riva ut anläggningar för den sökta verksamheten.

Trafikverket yrkar dessutom att mark- och miljödomstolen

4. bestämmer arbetstiden till tio år från den dag tillståndet får tas i anspråk,
5. bestämmer den tid, inom vilken anspråk i anledning av oförutsedda skador ska framställas, till tio år från utgången av arbetstiden,
6. beslutar att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

5 Förslag till villkor

5.1 Villkor kopplade till planerad vattenverksamhet

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Trafikverket angett och åtagit sig i målet.

2. Senast tre månader innan grundvattenpåverkande arbeten får påbörjas ska ett kontrollprogram avseende vattenverksamhetens omgivningspåverkan upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten. Kontrollprogrammet ska hållas aktuellt och får i samråd med tillsynsmyndigheten justeras allteftersom verksamheten fortskrider.

   I kontrollprogrammet ska kontrollpunkter för grundvattenpåverkan redovisas och åtgärdsnivåer ska anges för kontrollpunkter i anslutning till sättningskänsliga områden söder om järnvägsanläggningen i Sundbyberg och norr om järnvägsanläggningen i Solna Business Park. Åtgärdsnivåerna ska utgå från de nivåer grundvattnet kan sänkas till under hela byggskedet utan risk för skada, dessa redovisas i underbilaga 8 till PM Hydrogeologi, Bilaga 2 till denna ansökan.

3. Om i kontrollprogrammet ansatta åtgärdsnivåer underskrids eller riskerar att underskridas på grund av bortledningen av grundvatten i schakten för den nya järnvägsanläggningen ska infiltration av vatten utföras i syfte att återställa eller bibehålla nivåerna.

   Även om andra verksamhetsutövare leder bort grundvatten från berört grundvattenmagasin ska infiltration utföras. Endast om sökanden inte har utfört någon vattenverksamhet eller det får hållas för osannolikt att sökanden bidragit till underskridandet kan sökanden avstå från att infiltrera vatten.

5.2 Villkor för luftburet buller och stomljud

1. Luftburet buller och stomljud från byggverksamheten under anläggningsskedet ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus som riktvärde inte överstiger:
   - 45 dB(A) i bostäder och arbetslokaler med tyst verksamhet helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00
   - 40 dB(A) i undervisningslokaler 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

   Den maximala ljudnivån inomhus får nattetid, kl. 22.00 - 07.00, som riktvärde inte överstiga 45 dB(A) i bostäder.

   Vad som anges för bostäder ska även gälla för vårdlokaler som används under natten kl. 22.00-07.00.

   Trots vad som anges ovan gäller punkt 2-3 nedan.

2. Ovan angivna riktvärden får överskridas vid gjutningsarbeten beträffande Sundbybergstunneln och Huvudstatunneln, oavsett tid på dygnet, både vardagar och helger.

   Även vid inplanerade tågavstängningar får arbeten vidtas som innebär att ovan angivna riktvärden överskrids, oavsett tid på dygnet, både vardagar och helger.

   Trafikverket ska senast två veckor innan dessa arbetsmoment genomförs underrätta tillsynsmyndigheten om planerade arbeten där risk för överskridande av bullervillkor föreligger.

3. Övriga arbeten som medför luftburet buller eller stomljud som överskrider riktvärdena får, efter *samråd* med tillsynsmyndigheten, utföras helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00, samt vid särskilda skäl med tillsynsmyndighetens *godkännande* på andra tider.

4. Riskeras överskridande av bullernivåerna inomhus 19.00 - 07.00 under fem dagar i följd eller mer än fem dagar under en tiodagarsperiod ska möjlighet till tillfälligt boende, alternativt tillfällig vistelse, erbjudas avseende kategorin bostäder. Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetet påbörjas, dock om möjligt senast tre veckor dessförinnan.

   Även om överskridande inte riskeras ska tillfälligt boende alternativt tillfällig vistelse erbjudas om *särskilda behov* föreligger.

Bakgrund och motiv till föreslagna bullervillkor redovisas i Bilaga 4 till denna ansökan.

6 Rådighet

Trafikverket har som banförvaltare rådighet att bedriva vattenverksamhet som behövs för allmän järnväg enligt 2 kap 4 § 6 p. lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet m.m.

7 Orientering om företaget

7.1 Bakgrund

Mälarbanan utgör en viktig del av Mälardalens järnvägsnät och fungerar som en länk mellan bland annat Stockholm, Västerås och Örebro. Banan trafikeras av regional-, fjärr- och godståg. På sträckan mellan Bålsta och Stockholm trafikeras banan även av pendeltåg. Mälarbanan används för godstrafik men är inte ett utpekat godsstråk.

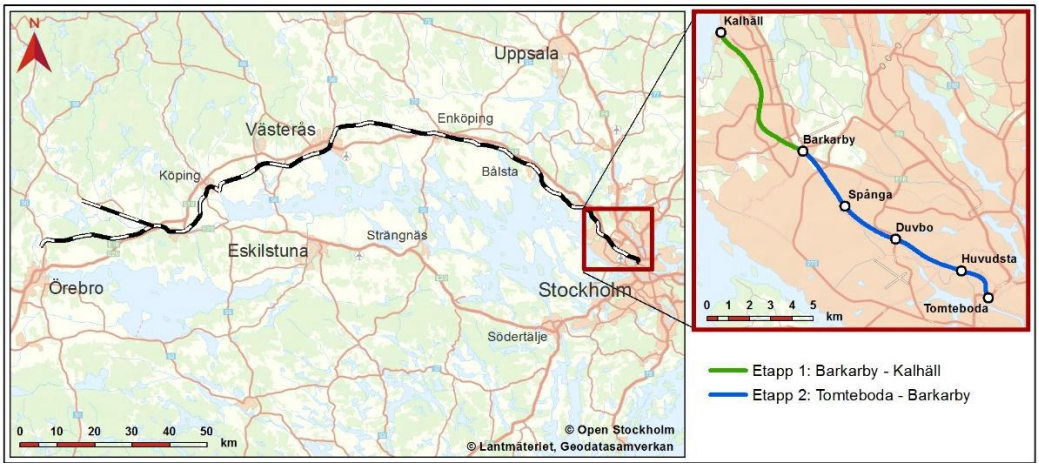
I takt med att regionen växt och befolkningen ökat har kapaciteten på banan förstärkts och Mälarbanan har idag dubbelspår på stora delar av sträckan, ett i vardera riktningen. Det stora antalet tåg som trafikerar Mälarbanan på enbart två spår leder till förseningar. En försening av ett tåg kan få följdeffekter i form av nya förseningar i andra delar av systemet. Det tar därför lång tid för tågtrafiken att återgå till ordinarie tidtabell efter en försening. I nuläget finns det inte utrymme för fler tåg på Mälarbanan under högtrafiktid, det vill säga främst morgon- och eftermiddagsrusningen. Mälarbanans nära koppling med andra järnvägar i Stockholmsregionen medför att trafikering och

kapacitet på andra banor påverkar Mälarbanans trafikering och kapacitet och vice versa.

Projekt Mälarbanan omfattar en utbyggnad från två till fyra spår mellan Tomteboda och Kallhäll, se Figur 1. I projektet ingår även att bygga nya stationer i Kallhäll, Barkarby, Sundbyberg och Huvudsta. Utbyggnaden genomförs och finansieras inom ramen Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Syftet med utbyggnaden är dels att Trafikverket ska kunna svara upp mot ett ökat transportbehov och dels att minska störningarna i tågtrafiken och därmed förbättra kvaliteten i transportsystemet.

Utbyggnaden av Mälarbanan mellan Tomteboda och Kallhäll innebär att kapaciteten på banan ökar och att pendeltågstrafiken kan separeras från övrig tågtrafik. Detta skapar i sin tur förutsättningar för en ökad turtäthet, minskad trängsel på tågen, minskade störningar i tågtrafiken, bättre punktlighet och kortare restid.

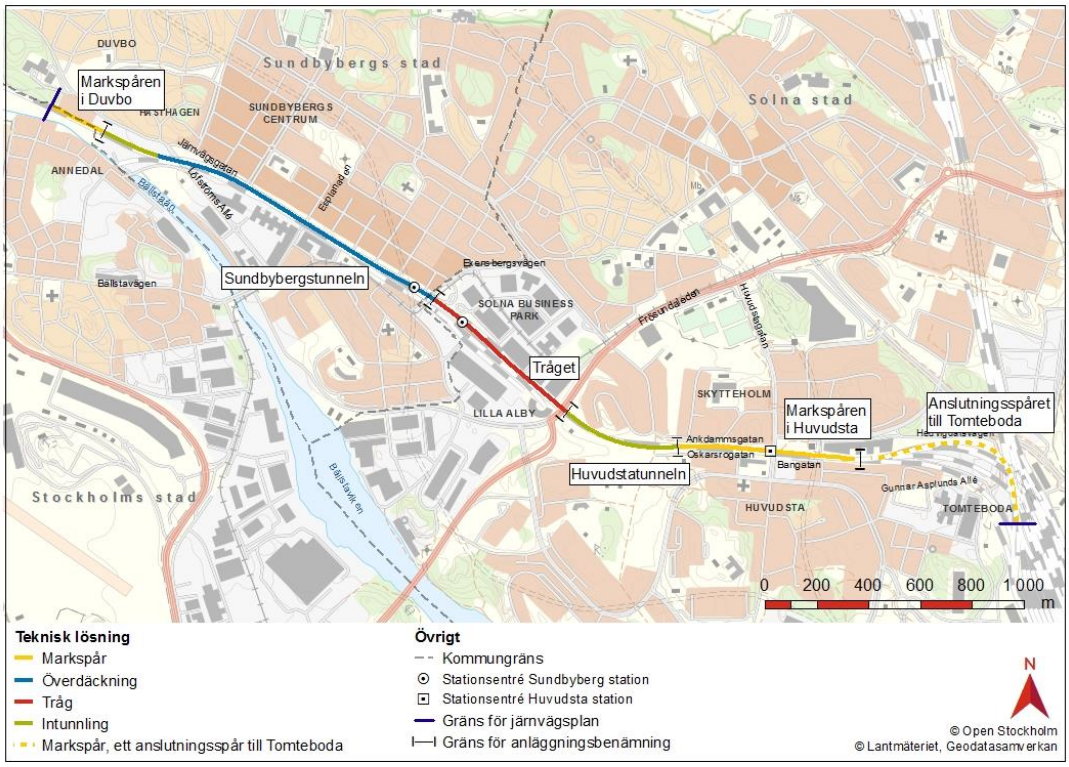
Projekt Mälarbanan genomförs i två etapper, se Figur 1. I den första etappen byggs sträckan mellan Barkarby och Kallhäll. I den andra etappen byggs sträckan mellan Tomteboda och Barkarby.



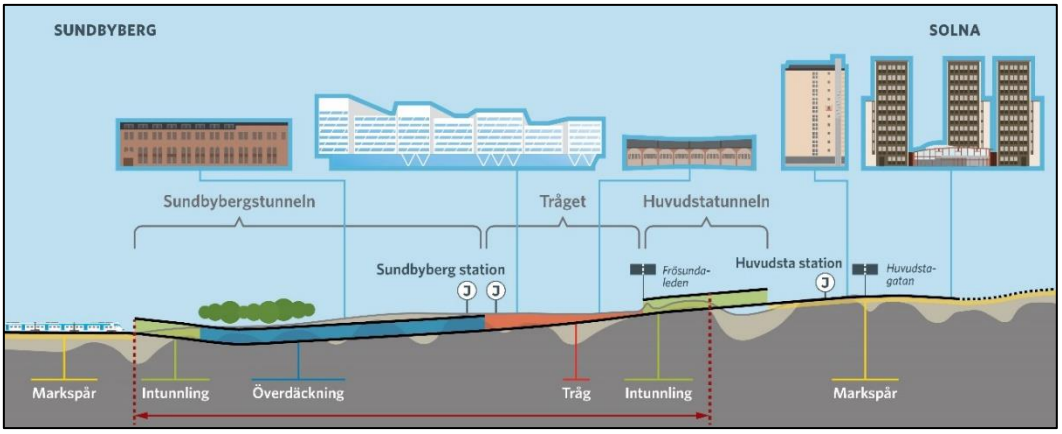
Figur 1. Översikt Mälarbanan och etappindelning.

Inom Mälarbanans andra etapp ingår utbyggnad på delsträckan Huvudsta-Duvbo inom Solna stad, Sundbyberg stad och Stockholm stad, en sträcka på cirka 3,6 kilometer. Befintligt spårområde breddas med två nya spår. Dessutom byggs en ny spåranslutning för godståg mellan Huvudsta och Tomteboda bangård, se Figur 2 och 3 nedan.

För att möjliggöra byggnationen av den nya järnvägsanläggningen behöver befintlig järnvägstrafik ledas över på ett tillfälligt spår under byggskedet. De tillfälliga spåren förläggs söder om dagens spår.



Figur 2. Översikt över Mälarbanans delsträcka mellan Huvudsta och Duvbo



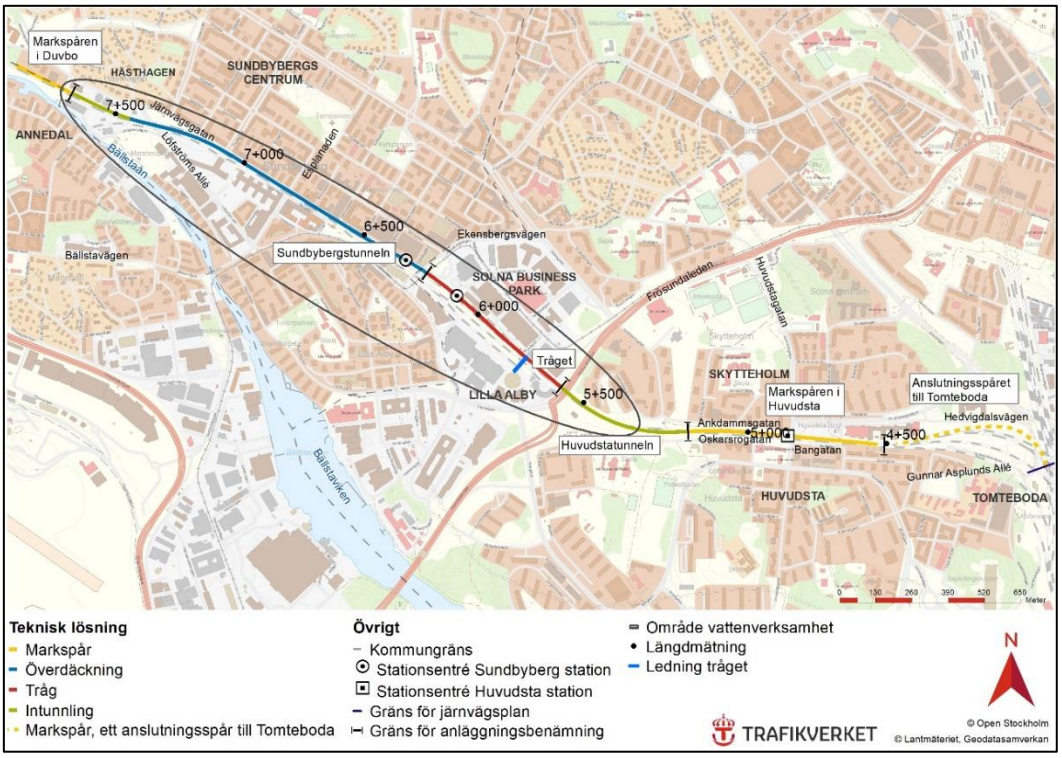
Figur 3 Längdprofil längs Mälarbanans delsträcka mellan Huvudsta och Duvbo. Sträcka som utgör tillståndspliktig vattenverksamhet är markerad med röd pil.

7.2 Vattenverksamhet som omfattas av ansökan

Utbyggnaden av Mälarbanan mellan Huvudsta och Duvbo innebär att vissa åtgärder längs delar av sträckan under byggskedet utgör vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Dessa är:

- Bortledning av grundvatten samt utförande av anläggningar för detta på sträckan 5+300 – 7+680, se figur 2 och figur 3 ovan,
- Tillförsel av vatten till grundvattenmagasinen längs samma sträcka samt utförande och borttagande av anläggningar för detta.

I Figur 4 nedan visas inom vilken del av järnvägsutbyggnaden mellan Huvudsta och Duvbo som dessa vattenverksamheter kommer utföras. Figuren visar också det område som utretts avseende vattenverksamhet. Samråd har hållits med berörda inom detta utredningsområde.



Figur 4. Område inom delsträcka Huvudsta – Duvbo där vattenverksamhet i enlighet med denna ansökan kommer utföras.

7.3 Övrig vattenverksamhet, som inte omfattas av ansökan

I två enskilda fall längs järnvägen i Solna har Trafikverket bedömt att det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen riskerar att skadas varför miljöbalkens regel enligt 11 kap 12 § om undantag från tillståndsplikt tillämpas. Dessa omfattar bortledning av grundvatten:

- på grund av breddning av nuvarande bergskärning väster om Huvudstagatan samt i samband med grundläggning av ny bro för Huvudstagatan vid 4+800-4+1000,
- i samband med byggnation av tillfälligt spår som förberedande arbete ovan mark öster om Frösundaledens bro vid 5+600.

8 Nuvarande förhållanden, tillstånd mm

8.1 Befintlig anläggning

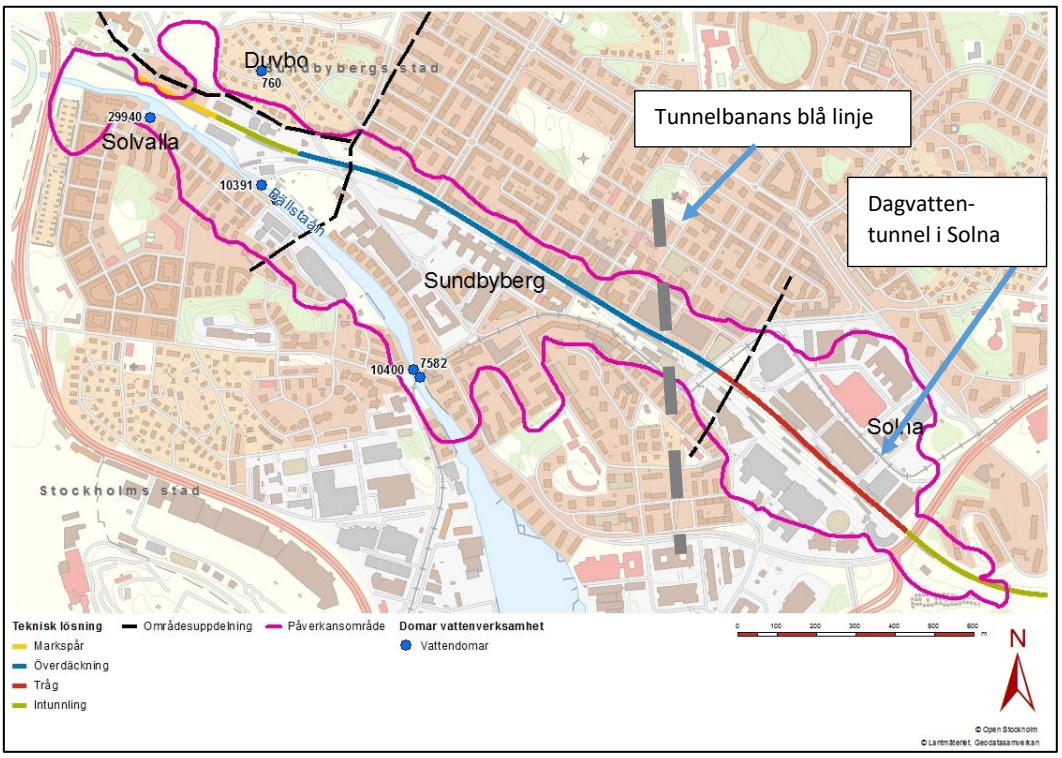
Mälarbanan utgör idag en järnvägsanläggning med två spår ovan mark. Järnvägen trafikeras av fjärrtåg, godståg och pendeltåg.

8.2 Tillstånd för befintlig anläggning

Befintlig järnvägsanläggning passerar aktuellt område i ytläge. Järnvägsdriften inom området innefattar idag ingen vattenverksamhet.

8.3 Andra vattenrättsliga tillstånd i området

Inom eller i anslutning till påverkansområdet finns vattenanläggningar med tillstånd enligt 11 kap. MB. Dessa redovisas i Figur 5 och Tabell 1 nedan. Utöver dessa pågår grundvattenbortledning från befintlig tunnelbana som är förlagd i berg och korsar området i nordväst-sydostlig riktning vid nuvarande Sundbybergs station samt från Solna Vattens bergförlagda dagvattentunnel. Bortledning av grundvatten sker också genom pumpning från källare och garage inom centrala Sundbyberg och Solna Business Park.



Figur 5. Annan vattenverksamhet inom järnvägens utredningsområde. Id-nummer enligt Nacka tingsrätt.

Tabell 1. Förklaring till de vattenverksamheter inom utredningsområdet som finns i Nacka tingsrätts arkiv

Id	Målet avser
29940	Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet innebärande breddning och fördjupning av Bällstaån m.m. i Stockholms och Sundbybergs kommuner.
760	Omhändertagande av inläckande grundvatten i bergtunnel. Mål VA37/95, Sundbybergs kommun.
10391	Bro - Bällstabro - över Bällstaån mellan stadsdelen Mariehäll i Stockholms stad och Sundbybergs stad, Stockholms län.

766	Bortledning av vatten från Bällstaån för bevattning
10400	Breddning av bro - Bällstabron - över Bällstaån mellan stadsdelen Mariehäll, Stockholms stad, och Sundbybergs stad, Stockholms län.
7582	Utfyllnad jämte kaj i Bällstaviken vid Bällsta bro, Sundbybergs stad, Stockholms län, m.m.

8.4 Järnvägsplan

En ansökan om fastställelse av järnvägsplan för den utbyggda järnvägsanläggningen på sträckan Huvudsta - Duvbo har utarbetats och samrådts med berörda parter. Ansökan kommer att lämnas till Trafikverket Planprövning våren 2022. Beslut om fastställelse förväntas 2023.

9 Fysiska planer

9.1 Översikts- och detaljplaner

Den planerade järnvägsutbyggnaden berör cirka 40 gällande detaljplaner. Solna stad och Sundbybergs stad behöver ta fram nya detaljplaner när järnvägsplanen strider mot en detaljplans bestämmelse. Detta arbete sker samordnat med Trafikverkets framtagande av järnvägsplanen.

Solna stad

Enligt Solna stads översiktsplan[1] bör möjligheten att förlägga Huvudstaleden i tunnel samt bygga en pendeltågsstation i Huvudsta beaktas i samband med Mälarbanans utbyggnad. Huvudsta bedöms också vara lämpligt att utveckla med kompletterande bebyggelse.

Detaljplaneläggningen för järnvägen och kringliggande markområden i Solna stad pågår. Målsättningen är att en ny detaljplan för området ska ha vunnit laga kraft år 2023.

Sundbybergs stad

I Sundbyberg stads översiktsplan[2] beskrivs utbyggnaden av Mälarbanan som en av de infrastruktursatsningar och förändringsområden som är särskilt viktiga för Sundbyberg. Nedgrävningen av järnvägen skapar enligt översiktsplanen nya möjligheter att bygga bort barriäreffekter och att binda samman stadskärnans båda sidor.

Sundbybergs stad har utarbetat ett förslag på planprogram för sin stadskärna[3]. Programmet godkändes av kommunstyrelsen i mars år 2018. Enligt planprogrammet ska planläggningen av Sundbybergs nya stadskärna regleras i tre detaljplaner. Förverkligas intentionerna i planprogrammet kommer de frigjorda ytorna på Sundbybergstunnelns tak att nyttjas för ett långsträckt, promenadstråk med parkytor och andra offentliga ytor.

[1] Solna stad, Översiktsplan 2030, 2016
[2] Sundbyberg stad, Översiktsplan för Sundbyberg, 2018
[3] Sundbybergs stad, Planprogram för Sundbybergs nya stadskärna, 2018

Den detaljplan som ska möjliggöra järnvägsplanen har varit ute på samråd 2020. Granskning av planen planeras våren 2022.

Stockholms stad

Stockholms stads översiktsplan utgår från stadens ”Vision 2040 – ett Stockholm för alla”[4]. Översiktsplanen är tillsammans med visionen utgångspunkten för stadsutvecklingen i Stockholms stad. Enligt planen finns en tydlig ambition att staden och regionen ska bli mer sammanhållen. I och med detta planeras för ett antal infrastruktursatsningar som tillsammans kan skapa bättre förutsättningar för bostäder, arbetsplatser och service. Däribland nämns utbyggnaden av Mälarbanan.

9.2 Riksintressen och områdesskydd

Mälarbanan utgör riksintresse för kommunikationer. Mälarbanan går från Stockholm norr om Mälaren, via Västerås till Örebro och trafikeras av både person- och godstrafik. Mälarbanans funktion bedöms vara av nationell betydelse.

Duvbo egnahemsområde är riksintresse för kulturmiljövård. Området ligger som närmast ungefär 150 m norr om Mälarbanan.

Inga områdesskydd enligt 7 kap. MB berörs av planerad vattenverksamhet.

9.3 Vattenförekomster

I anslutning till planerad vattenverksamhet finns den utpekade vattenförekomsten, Bällstaån (SE658718-161866) samt nedströms liggande vattenförekomst, Mälaren-Ulvsundasjön (SE658229-162450). Vattenförekomsterna bedöms inte beröras av planerad verksamhet.

Ingen grundvattenförekomst finns i anslutning till planerad verksamhet.

10 Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet

10.1 Höjd- och koordinatsystem

Höjdangivelser i denna ansökan med tillhörande ritningar och andra handlingar hänför sig, om inte annat anges, till rikets höjdsystem RH 2000. Som huvudfixpunkt för verksamheten föreslås fixpunkt nr 5006 med höjden +11,578, se Teknisk beskrivning Bilaga 3 till denna ansökan.

I underbilagor som beräkningsbilagor m.m. kan uppgifter förekomma som hänför sig till tidigare använt höjdsystem, RH 00, men i huvudbilagor och i ansökan utgår redovisade höjduppgifter från RH 2000.

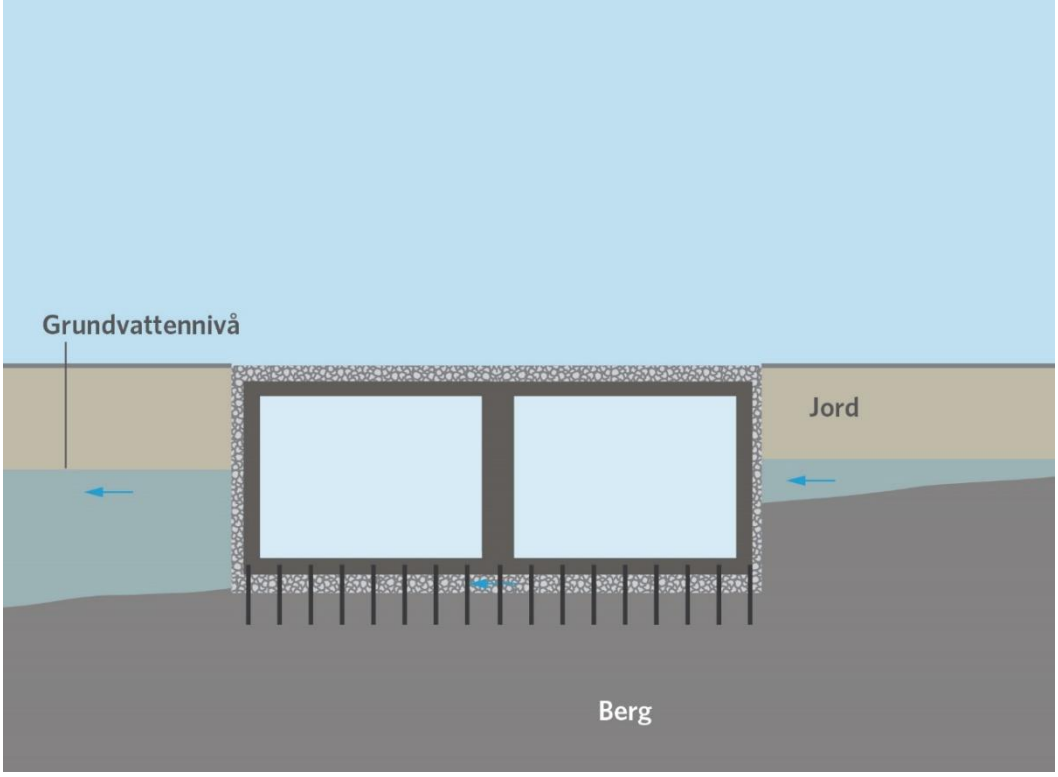
10.2 Den nya anläggningen

Järnvägsanläggningens utformning redovisas i Teknisk beskrivning i Bilaga 3 till denna ansökan. I Figur 6 nedan redovisas en principsektion för tunneln. Den nya järnvägsanläggningen utgörs, inom de delar som omfattas av ansökan, av 4

[4] Stockholms stad, Översiktsplan för Stockholms stad, 2018

järnvägsspår i två parallella tunnelrör. Anläggningen omfattar från öster mot väster: intunnling (tunnel helt eller delvis ovan mark), tråg (nedsänkt i mark men utan tak), överdäckning (tunnel helt nedsänkt under mark) och sist intunnling igen. Samtliga anläggningsdelar utförs som vattentäta betonganläggningar. Det innebär platsgjutna betonganläggningar med täta fogar. Bottenplatta av betong förekommer längs hela den anläggning som omfattas av ansökan.

I västra delen av Solna stad utgörs anläggningen först av Huvudstatunneln som utgör intunnling vilken först är belägen helt ovan mark men utförs längre västerut delvis nedschaktad i jord. Då Frösundaledens bro passerats ansluter Huvudstatunneln till Tråget där spåren går alltmer nedsänkta i jord genom Solna Business Park. Tråget ansluter till Sundbybergstunneln vid Ekensbergsbron på gränsen mot Sundbybergs kommun. I denna del är både Tråget och Sundbybergstunneln bredare genom att Sundbybergs station är placerad delvis i tunneln, delvis i Tråget. Sundbybergstunneln fortsätter genom centrala Sundbyberg som överdäckning (helt under mark). I västra delen fram till passagen av Duvbo anläggs tunnlarna dock ytligare och dess tak går alltmer ovan nuvarande mark. Från passagen av Duvbo går järnvägen åter på bank ovan mark.



Figur 6. Principsektion planerad tunnel

Sundbybergstunnelns botten kommer som mest att ligga 9 m under nuvarande markyta (vid ca 7+200). Befintlig grundvattennivån ligger 5-6 m över planerad schaktbotten längs stora delar av tunneln. Mer detaljerad beskrivning av den nya järnvägsanläggningen framgår av Teknisk beskrivning, Bilaga 3 till denna ansökan.

Den färdiga anläggningen kringfylls med krossmaterial som är genomsläppligt för vatten. Sundbybergstunneln utförs så att den inte förhindrar nuvarande

grundvattenströmning tvärs anläggning. Detta möjliggörs av den permeabla kringfyllningen men förutsätter också att temporära stödkonstruktioner och eventuella tätningar för byggskedet inte medför permanent hinder efter byggskedet.

För att krossmaterialet kring anläggningen inte ska dränera högre belägna grundvattenmagasin längs anläggningen kommer strömningsavskärmande skärmar installeras på platser där förträningar och bergtrösklar förekommer idag.

10.3 Förhållanden under byggtiden

Anläggningen byggs genom schaktning från markytan. Tunnelrören gjuts på plats i schakten i etapper. Dessa utgörs då av väggar, botten och tak för Sundbybergstunneln och västra delen av Huvudstatunneln respektive väggar och botten för Tråget. I möjligaste mån gjuts hela sektionen, d.v.s. väggar och golv, och för tunnlarna även tak, samtidigt för att erhålla en starkare och tätare konstruktion.

Byggnation kommer att ske på flera fronter samtidigt längs sträckan under hela byggtiden. Länshållning av inläckande grundvatten kommer att ske inom schaktens olika delar under hela byggskedet.

Före byggnationen kommer befintlig tågtrafik flyttas till ett tillfälligt spår i nytt läge söder om dagens spår. I Solna Business Park läggs befintliga VA-ledningar om i ett nytt djupare läge under kommande tråg för järnvägsanläggningen. Befintliga ledningar längs Järnvägsgatan kommer, som förberedande arbete, att flyttas i sidled för att ge plats åt kommande tunnel. I områden där risk för sättning i mark förekommer på grund av planerad vattenverksamhet för tunnel kommer ledningarna att grundläggas så att de klarar tillkommande marksättning.

Efter att det norra tunnelröret färdigställts kommer järnvägstrafiken flyttas till detta. Därefter byggs det södra tunnelröret. Då anläggningen är färdigbyggd kommer länshållning i schakt att upphöra och grundvattennivån kommer tillåtas stiga igen kring anläggningen. I samband med detta kommer Trafikverket att avlägsna delar av de stödkonstruktioner som använts i byggskedet.

I Bilaga 9 till denna ansökan bifogas, för information, PM Beskrivning byggverksamhet Huvudsta-Duvbo som ger en allmänt hållen mer övergripande beskrivning av byggskedet och de störningar som då kan uppkomma.

10.4 Avledning av länshållningsvatten

Det vatten som samlas i schakten under byggskedet är en blandning av dag-, process- och inläckande grundvatten, så kallat länshållningsvatten. Länshållningsvattnet kommer att ledas till det kommunala spillvattennätet efter lokal rening. Avtal kommer att tecknas med de kommunala VA- huvudmännen som ansvarar för hanteringen inom det aktuella verksamhetsområdet enligt vattentjänstlagen. Avtalen kommer att reglera anslutningspunkter samt riktlinjer rörande flöde och vattenkvalitet i länshållningsvattnet.

11 Hydrogeologiska förhållanden

En beskrivning av nuvarande hydrogeologiska förhållanden och hur dessa kan komma att påverkas av den vattenverksamhet som ansökan avser redovisas i PM Hydrogeologi, vilken bifogas i Bilaga 2 till denna ansökan. Nedan ges en sammanfattning.

11.1 Höjdförhållanden

Järnvägen följer en dalgång i Solna och fortsätter sedan på skrå längs Bällstaåns dalgång genom Sundbyberg och Stockholms kommun.

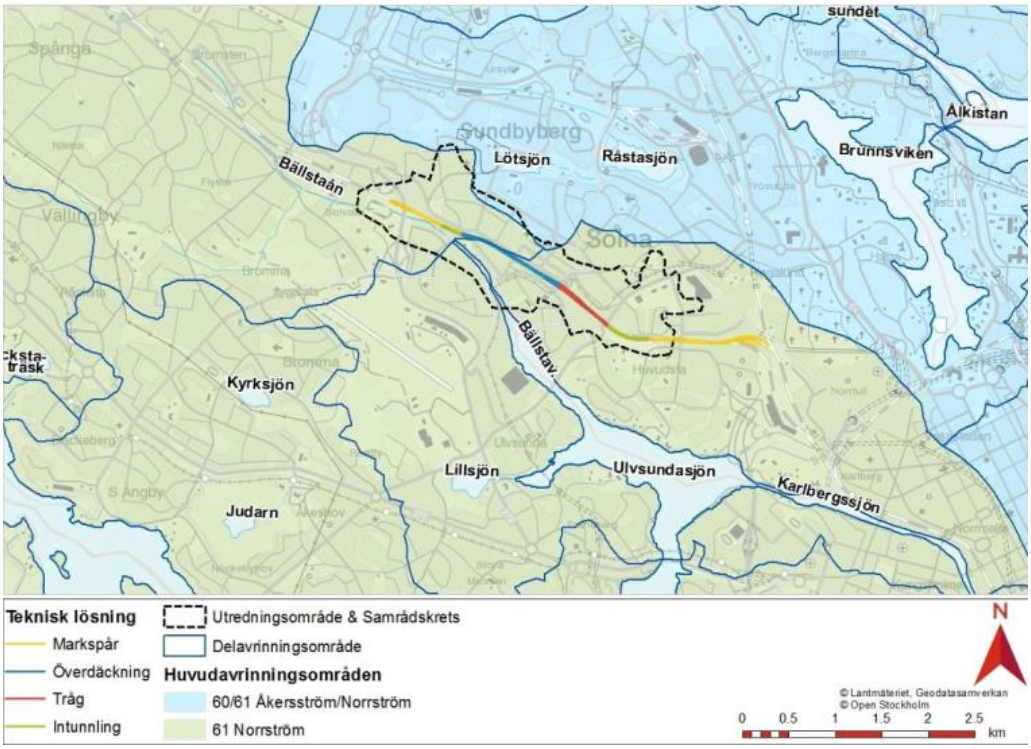
I Solna ligger marknivån vid sidan av järnvägen på +11 i korsningen med Ankdammsgatan. Därefter stiger den till ca +15 vid grundvattendelaren sydost om Frösundaledens bro och ligger åter på +11 centralt inom Solna Business Park.

De högst belägna delarna inom Sundbyberg utgörs av berghöjden nordväst om järnvägen inom stadens centrala delar. Markytan ligger här på drygt +30. Medan de lägst belägna delarna utgörs av marken på nivå +2 i anslutning till Bällstaån i centrala Sundbyberg. Markytan vid nuvarande järnväg ligger på +11 vid Sundbybergs station.

Inom Duvbo egnahemsområde ligger de lägsta delarna av markytan centralt i området på +5. Vid järnvägens passage av området ligger markytan på +3 och närmast Bällstaån söder om Duvbo ligger markytan på +1.

11.2 Hydrologiska förutsättningar

Utredningsområdet för planerad vattenverksamhet ligger inom Bällstaåns avrinningsområde som är en del av huvudavrinningsområde nr 61 Norrström, se Figur 7 nedan.



Figur 7. Huvudavrinningsområden som berörs av planerad järnvägsanläggning.

11.3 Hydrogeologiska förhållanden

11.3.1 Geologiska förutsättningar

Området som järnvägen passerar utgörs av en berggrund som genomtväras av olika sprickdalar. En av de större sprickdalarna är Bällstaåns dalgång som järnvägen följer från centrala delarna av Sundbyberg och vidare åt nordväst. Ovan berggrunden har morän, och ibland sand, avsatts. Mäktigheten av dessa friktionsjordslager (morän, sand) varierar från någon till några meter upp till 5-10 m. Mäktigheten är minst i högre belägna delar av terrängen och störst i de lägre liggande. I de högst belägna bergområdena saknas moränen.

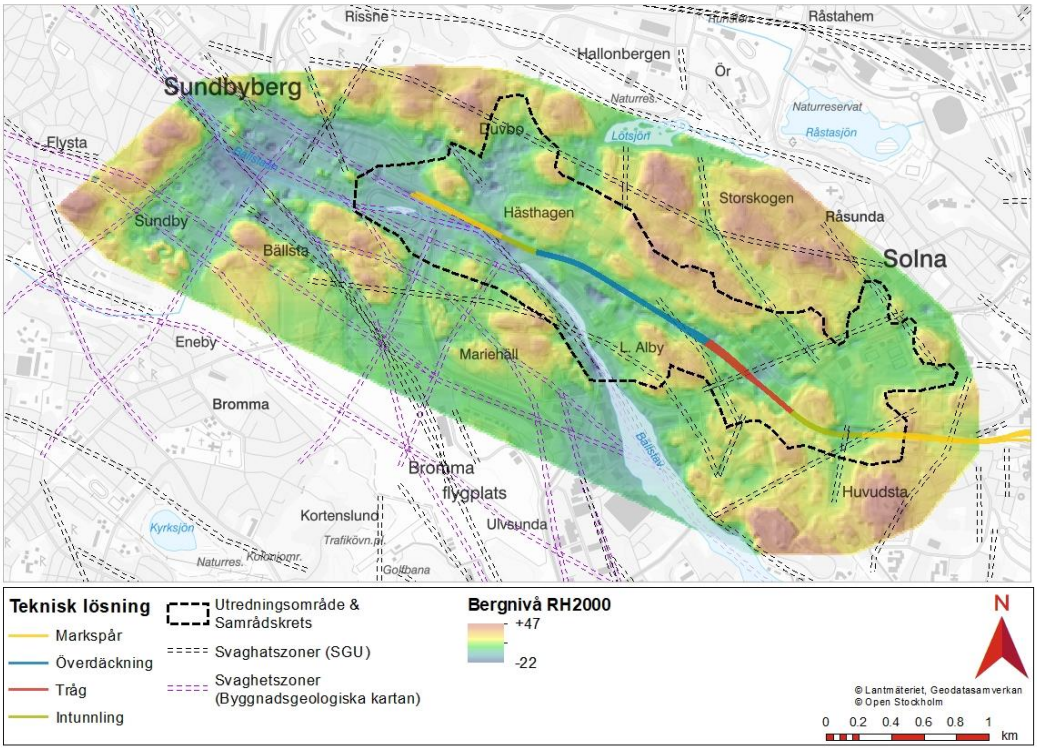
Inom större svackor är markytan relativt plan på grund av att moränen täcks av ett sammanhängande lager av lera, silt och ibland gyttja. Lerlagret kan vara upp till 10-15 m i svackornas centrala delar. Den svacka med störst jorddjup som passeras av järnvägen är Solna Business Park där 15 m lera förekommer ovan några meter morän. Inom Solna Business Park har också omfattande utfyllnad skett. En del av fyllnadsmassorna har bytts ut till lättfyllnad för att inte förorsaka sättningar. Andra större jordfyllda svackor är belägna söder om järnvägen inom Sundbybergs Centrum, längs Bällstaån samt inom Duvbo egnahemsområde norr om järnvägen. Även kring Ankdammsgatan i Solna samt öster om den planerade Huvudsta station finns svackor med mäktiga jordlager, men där utgör den nya järnvägen ingen vattenverksamhet.

Grundvatten förekommer dels som ett undre magasin i morän och berg under leran, dels inom lokalt förekommande övre magasin i lerans övre torra spruckna del (torrskorpelera) och i fyllningen. Övre och undre magasin är separerade av den del av lerlagret som är belägen under grundvattnets trycknivå. Leran är där lös och nästan tät för vattentransport.

Där lera saknas förekommer enbart ett magasin, ofta inom moränområden där topografin höjer sig och leran upphör. Magasinen i morän- och bergshöjderna har hydraulisk kontakt med undre magasin och bidrar till tillströmningen av grundvatten. I dessa områden styrs nivåerna mycket av nederbörden.

Grundvatten i berg förekommer i bergets spricksystem och krosszoner. Normalt är ytberget mer uppsprucket och får på så vis motsvarande vattenföring som det undre jordmagasinet i jord. Bergets vattenförande förmåga har undersökts genom detaljerade vattenförlustmätningar. Dessa har visat att det ytliga berget i de undersökta punkterna är relativt tätt och att något mer öppna sprickor förekommer från 10 m under bergytan.

Jordens vattenförande förmåga har undersökts genom vattenförlustmätningar, infiltrationsförsök och provpumpningar. Resultaten pekar på något tätare jordlager norr om järnvägen inom Solna Business Park än söder om järnvägen i Sundbyberg. I båda områdena har det dock varit möjligt att infiltrera vatten till grundvattenmagasinet.

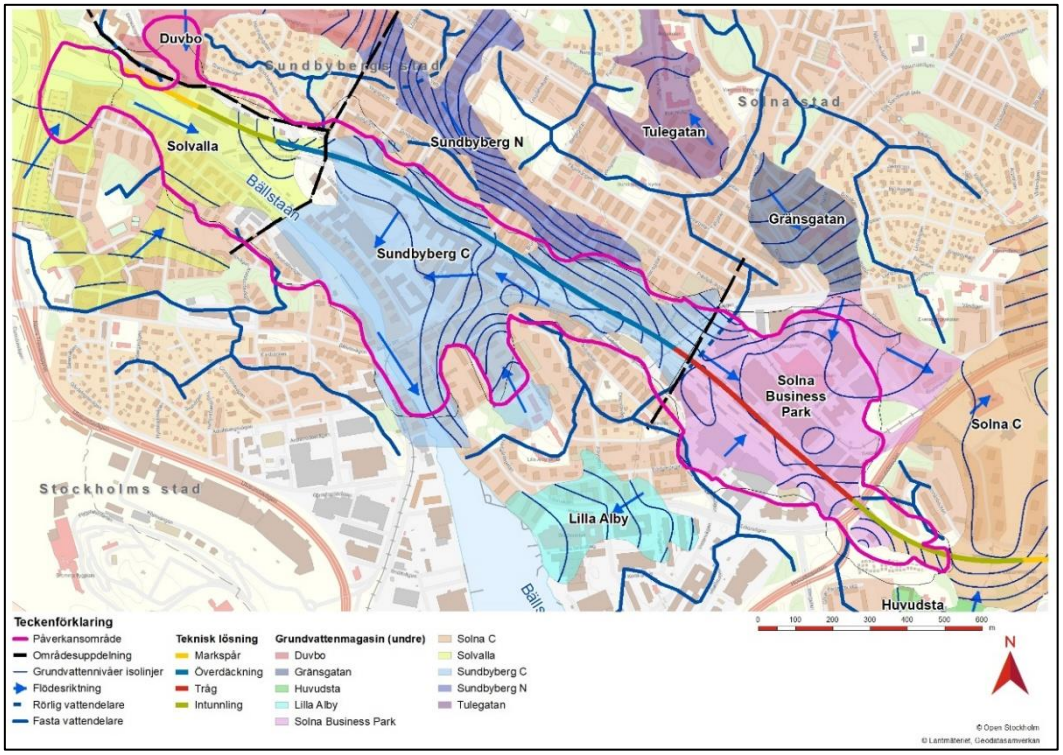


Figur 8. Bergöverytans nivå inom området, bedömda svaghetszoner samt utredningsområdet.

11.3.2 Grundvattenströmning

Den planerade vattenverksamheten berör i huvudsak två större grundvattenmagasin, se Figur 9 nedan. Dessa är benämnda Solna Business Park, beläget i Solna kommun och Sundbybergs Centrum inom Sundbybergs kommun. Grundvattenmagasinet Sundbybergs centrum övergår i områdets västra del i grundvattenmagasinet Solvalla.

Grundvattenmagasinet inom Solna Business Park hänger ihop med ett större sammanhängande grundvattenmagasin inom Skytteholm och Solna Centrum. Grundvattnets strömningsriktning har naturligt varit i nordostlig riktning mot Solna centrum. Idag påverkas grundvattenströmningen mycket av det dagvattensystem som finns utbyggd. Eftersom detta delvis går i bergtunnlar följer det inte tidigare naturlig avrinning. Det finns också en lågpunkt i grundvattennivån centralt i Solna Business Park mot vilken grundvattnet rör sig från alla riktningar. Denna lågpunkt kan vara orsakad av lokal dränering.



Figur 9. Hydrogeologiska förhållanden avseende grundvatten i undre magasin, dessa avspeglar större sammanhängande lerområden. Linjer anger medelgrundvattennivå i undre magasin.

Grundvattenmagasinet inom Solna Businesspark är tydligt avgränsat från grundvattenmagasinet inom Sundbyberg Centrum genom en grundvattendelare vid ca +6/300, alltså vid nuvarande Sundbybergs station. Grundvattennivån öster om grundvattendelaren ligger på ca +8 - +9. Väster om grundvattendelaren ligger grundvattennivån på +6 - +7 och grundvattenströmning sker västerut och söderut mot Bällstaån.

Inom grundvattenmagasinet Duvbo sker en grundvattenströmning söderut mot grundvattenmagasinet Solvalla där järnvägen är belägen.

Grundvatten från de topografiskt högre liggande grundvattenmagasinen, mörkare blå och grå färg i Figur 9 ovan, inom t.ex. centrala Sundbyberg hålls uppe av bergtrösklar eller förträngningar i dalgångarna. Överskottsvattnet från dessa områden bräddar över till de lägre liggande grundvattenmagasinen längre ner.

11.3.3 Urban påverkan på grundvattennivåer

Grundvattennivån i områden som passeras påverkas på många ställen av dagvattendränering och de undermarksanläggningar som finns. Tunnelbanan korsar Mälarbanan strax väster om nuvarande uppgång från Sundbybergs station och den kombinerade dag- och spillvattentunneln Underverket med avgreningar är i delar förlagd i närheten av det område som järnvägen passerar. Det finns även dränering från inläckage i garage och källarvåningar. Den pågående dräneringen från övriga anläggningar syns i vissa grundvattenrör medan andra inte är påverkade alls.

Dagens grundvattennivåer har i vissa punkter kunnat jämföras med äldre mätningar utförda före nuvarande undermarksanläggningar byggdes. I vissa fall kan en tydlig

avsänkning ses. I andra fall syns påverkan genom en ökad amplitud, d.v.s. samma nivåer vintertid men lägre nivåer sommartid. I ytterligare något fall har lägre grundvattentryck mäts upp i berget än i överliggande morän vilket visar på en nedåtriktad gradient. Slutsatsen är att vattenbalansen är påverkad av befintliga dränerande anläggningar inom det område som berörs av järnvägen. Men vattenbalansen är också påverkad av hårdgjorda ytor som minskar grundvattenbildningen.

Områden där tydlig påverkan på grundvattennivån från dränerande anläggningar är:

- Centralt i Solna Business Park syns en lokal påverkan i form av en lågpunkt i grundvattennivån centralt i Solna Business Park. Orsaken till denna är inte helt klarlagd.
- I korsning med tunnelbanans blå linje uppstod en grundvattensänkning på 1 m i jord i samband med tunneldrivningen 1979/1980. Denna avsänkning blev permanent.
- I nordvästra delen av Järnvägsgatan i Sundbyberg, nära Löfströms Allé, finns en onormalt låg grundvattennivå som misstänks bero på inläckage till någon undermarksanläggning i närheten.
- I norra delen av Duvbo inträffade en avsänkning av grundvattennivån då tunnelbanan byggdes i slutet av 1990-talet vilket blivit permanent.

12 Miljökonsekvensbeskrivning

Konsekvenserna av sökt vattenverksamhet beskrivs i kap. 10 - 11 i den miljökonsekvensbeskrivning som har upprättats, vilken bifogas som Bilaga 5 till denna ansökan. Där redovisas även planerade skadeförebyggande åtgärder och preliminär omfattning av kontrollprogram redovisas där i kap. 3.3-3.4 respektive kap. 14.

Genom den mer allmänt hållna redovisningen av byggskedet som bifogas ansökan för information i Bilaga 9 och genom att miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan bifogas i Bilaga 10 ger ansökan en komplett redovisning av projektets samlade konsekvenser på människors hälsa och miljö.

Nedan följer en sammanfattning av de miljökonsekvenser som redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen avseende planerad vattenverksamhet.

12.1 Skaderisker

Den främsta skaderisken utgörs av tillkommande marksättning i och med att lerlagren inom samtliga större svackor som passeras av järnvägen har visat sig vara sättningskänslig vid sänkt grundvattennivå. Större sättning kan förväntas i lerområdenas centrala delar där lermäktigheten är större än i mer perifera delar med mindre lermäktighet.

Pågående marksättningar har påvisats i delar av centrala Sundbyberg och Solna Business Park. Dessa kan antingen vara orsakade av negativ vattenbalans p.g.a. pågående bortledning av grundvatten i kombination med hårdgjorda ytor eller av lasten från den utfyllnad som gjorts. Det innebär att marksättningar har inträffat och att ytterligare sättningar i mark kommer att utvecklas även om den nya järnvägsanläggningen inte byggs. Det är därför viktigt att anläggningen inte hindrar

grundvattenströmningen vilket i annat fall skulle kunna leda till lägre grundvattennivå inom lerområden i centrala Sundbyberg.

Sättningar i mark kan även medföra skador i plattgrundläggning samt anslutning till trappor och trottoarer.

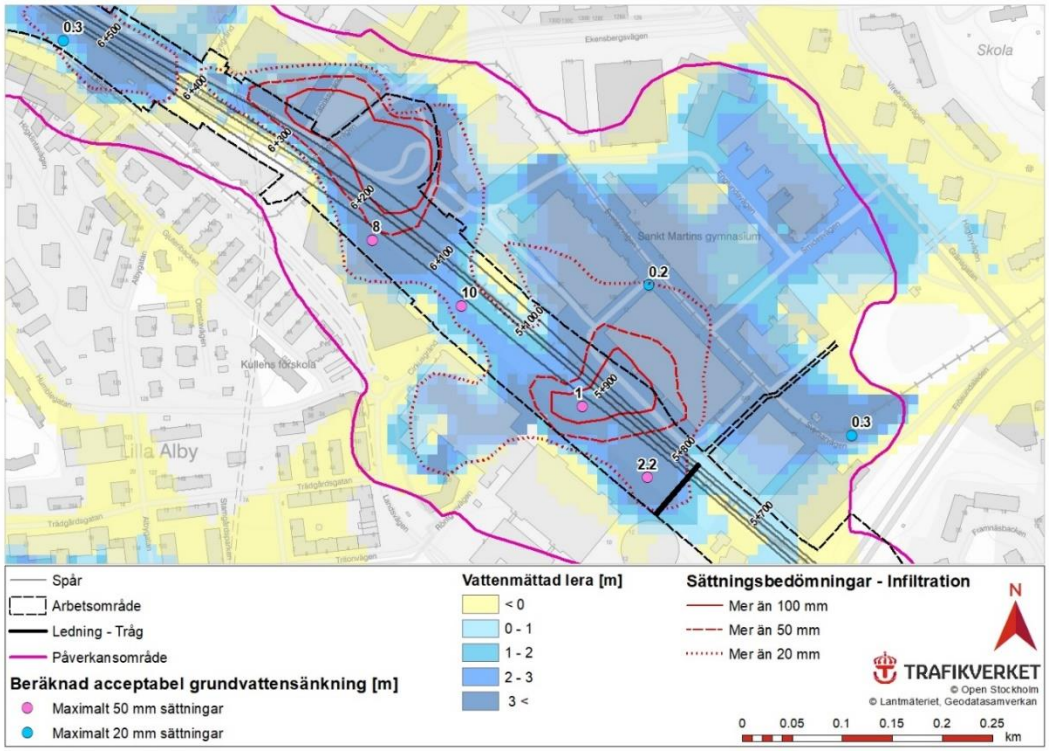
Sättningar förekommer hos befintliga VA-ledningar längs Järnvägsgatan. Dessa ledningar kommer att läggas om för att möjliggöra byggnation av den nya järnvägsanläggningen.

Utförd inventering av byggnaders grundläggning inom påverkansområdet visar att främst mindre enklare byggnader som cykeltak eller busskurer är belägna så att grundvattennivån eventuellt kan ha betydelse för grundläggningens stabilitet. För en större byggnad, Makaronen 8, inom område med sättningskänslig mark har grundläggningssätt inte kunnat fastställas och det går därmed inte gått att utesluta att grundläggningen delvis kan vara grundvattenberoende. Inventeringen har följts upp med provgropar längs Järnvägsgatan där vissa byggnaders grundläggning grävts fram vilket verifierat att deras grundläggning inte påverkas av en grundvattensänkning. Inga byggnader med grundläggning på rustbädd eller träpålar, som skulle kunna skadas vid avsänkning av grundvattennivån i övre magasin, har heller påträffats. Däremot kan byggnaders servisledningar skadas om marksättningar uppstår utanför byggnaden samtidigt som byggnaden är fast grundlagd.

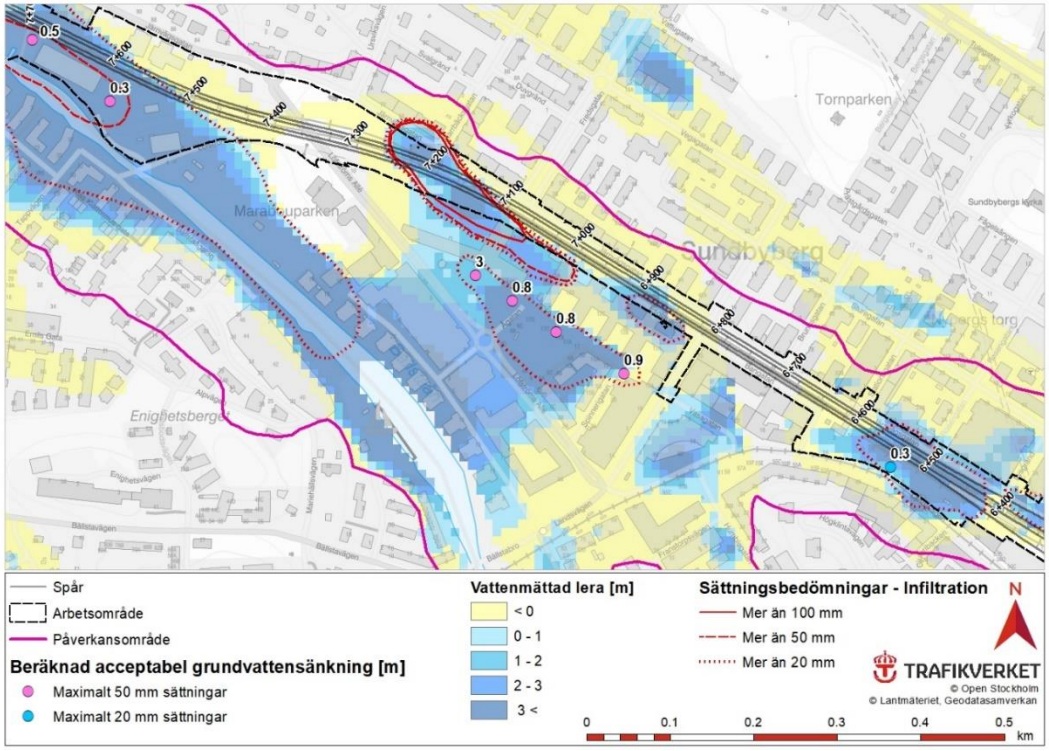
12.2 Planerade skyddsåtgärder

För att begränsa en grundvattennivåsänkning utanför arbetsområdet som skulle kunna innebära skada kommer åtgärder behöva vidtas söder om anläggningen i Sundbyberg och norr om anläggningen i Solna. Åtgärderna innebär begränsning av inläckage till schakt i kombination med skyddsinfiltration av grundvatten utanför arbetsområdet. Figur 10a-10c visar förväntad tillkommande marksättning med planerade skyddsåtgärder. Figurerna visar också vilken grundvattensänkning som maximalt kan accepteras söder om anläggningen i Sundbyberg och norr om anläggningen i Solna under byggskedet om tillkommande marksättningar ska hållas under 5 cm. Att hålla tillkommande marksättning under 5 cm har ansetts vara en rimlig försiktighetsnivå för att undvika skada i detta fall. Undantag har gjorts för Tvärspårvägen i Solna Business Park där gränsen satts till max 2 cm tillkommande marksättning.

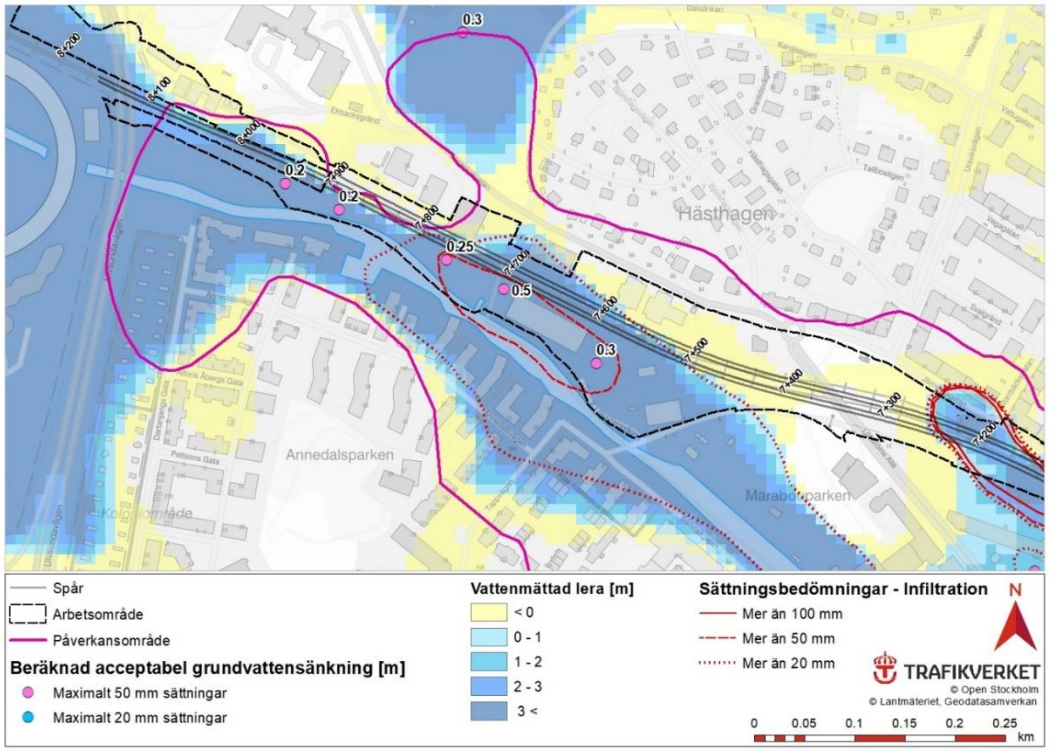
I underbilaga 8 till PM Hydrogeologi, Bilaga 2 till denna ansökan, ges en mer detaljerad redovisning av de grundvattennivåer som behöver hållas under byggskedet.



Figur 10a. Förväntad tillkommande sättning i mark med planerade skyddsåtgärder. Figuren visar också vilken grundvattensänkning som kan accepteras under byggskedet.



Figur 10b. Förväntad tillkommande sättning i mark med planerade skyddsåtgärder. Figuren visar också vilken grundvattensänkning som kan accepteras under byggskedet.



Figur 10c. Förväntad tillkommande sättning i mark med planerade skyddsåtgärder. Figuren visar också vilken grundvattensänkning som kan accepteras under byggskedet.

För att den färdiga anläggningen inte ska hindra grundvattenflödet tvärs anläggningen i centrala Sundbyberg kringfylls anläggningen med permeabelt stenmaterial och stödkonstruktioner som används i byggskedet utförs så att de kan avlägsnas i erforderlig omfattning. Trafikverket avser därför att också begränsa användningen av permanent tätning av jord och berg med cement. Norr om tunneln i Sundbyberg, där skyddsinfiltration inte är lämpligt, accepteras därför hellre en större avsänkning av grundvattnet.

Den färdiga anläggningen kommer att förses med tätskärmar i återfyllningen för att dränering av grundvattennivån i högre liggande grundvattenmagasin inte ska uppstå. I byggskedet kommer temporär tätning att behöva skapas i nivå med nuvarande vattendelare vid kommungränsen som skyddsåtgärd mot överledning av grundvatten från Solna Business Park till Sundbyberg.

De ledningar som läggs om längs Järnvägsgatan norr om anläggningen inför byggstart kommer att grundläggas med extra förstärkning i delar med sättningskänslig lera så att de klarar de ytterligare marksättningar som grundvattenbortledningen kan förorsaka där. Detsamma gäller ledningar nära spont som kan behöva dras för att återställa grundvattenströmning.

12.3 Bedömda konsekvenser

Med planerade skyddsåtgärder bedöms tillkommande marksättningar på mer än 5 cm (2 cm för Tvärbanan vid dess stationer) kunna undvikas med undantag för några mindre lerområden norr om planerad järnvägsanläggning längs Järnvägsgatan i Sundbyberg. Marksättningar längs Järnvägsgatan norr om anläggningen i Sundbyberg kommer att

behöva hanteras i samband med återställningen efter byggnationen. Återställning av mark ska regleras i avtal mellan Trafikverket och Sundbyberg.

Makaronen 8 på Järnvägsgatan är en kulturhistoriskt värdefull byggnad. Det har inte gått att utesluta att byggnaden kan vara känslig för den ytterligare marksättning som förväntas i området.

Det bedöms inte finnas risk att grundvatten förorenas genom att befintliga föroreningar mobiliseras och sprids till andra delar av grundvattenmagasinen. Däremot finns risk att föroreningarna tillförs dränvattnet som läcker in i schakten under byggskedet, främst i området väster om 7+400 i nordvästra delen av Sundbyberg.

Ett borrhålslager för energiändamål på fastigheten Cirkusängen 6 i Solna och en enskild energibrunn på Granen 11 i Sundbyberg bedöms kunna få liten till måttlig påverkan från planerad grundvattenbortledning.

Utan ytterligare skyddsåtgärd finns risk att en pil med högt naturvärde i Marabouparken, som också har högt kulturhistoriskt värde, påverkas.

13 Tillåtlighet enligt 2 kap. miljöbalken

Vattenverksamheten är en förutsättning för byggandet av den nya järnvägsanläggningen. Innan målet avgörs kommer den nya järnvägsanläggningen att ha prövats enligt lagen om byggande av järnväg, vilken prövning även innefattar tillåtligheten enligt 2 kap. och 11 kap. 6 § miljöbalken. Tillstånd till den sökta vattenverksamheten ska därför ges enligt 11 kap. 23 § miljöbalken. Beslutet om fastställande av järnvägsplanen kommer att ges in till domstolen när det meddelats.

I föreliggande prövning av ändamålsenliga villkor, avseende främst projektets vattenverksamhet, anser Trafikverket att det ändå är på sin plats att kort redogöra för hur de allmänna hänsynsreglerna har beaktats ur detta hänseende.

Kunskapskravet

För att förstå konsekvenserna av planerad vattenverksamhet har omfattande utredning gjorts av de hydrogeologiska förhållandena inom det område som berörs med marginal (Utredningsområdet). Utredningen har omfattat såväl inventeringar av befintlig kunskap, i arkiv och genom samråd med berörda, som inhämtning av ny kunskap genom flera omgångar fältundersökningar i allt mer detaljerad skala. Arbetet har utförts under mer än fem års tid. Regelbundna mätningar av grundvattennivåer, portryck och sättningsrörelser utförs sedan lång tid för att förstå hur området reagerar på nuvarande förhållanden. Inhämtad kunskap har sammanställts och utvärderats av tekniska konsulter från flera olika konsultföretag. Byggnader med oklar grundläggning nära planerad schakt har undersökts genom provgropsgrävning. Det konsultföretag som sammanställer och redovisar underlaget i denna prövning har haft uppdrag att fortlöpande sammanställa relevant underlag från samtliga uppdrag.

Försiktighetsprincipen

Utifrån samlad kunskap om områdets känslighet för ytterligare påverkan har lämpliga försiktighetsmått identifierats för att begränsa skada och redovisats i form av föreslagna skyddsåtgärder.

Som försiktighetsmått ingår även att säkerställa att färdig anläggning inte påverkar naturlig grundvattenströmning i området mer än nödvändigt. Detta har inneburit att vissa tänkbara skyddsåtgärder i byggskedet har fått stå tillbaka för skadejusterande återställningsarbeten i byggskedets slutskede. På detta sätt anser Trafikverket att kravet på rimlighetsavvägning och ansvar för åtgärd av skada bäst uppnås.

Genom utförd bred analys av potentiella skaderisker, beslutade försiktighetsmått samt framtida kontroll och åtgärder tillgodoses försiktighetsprincipen.

14 Övrig tillåtlighet

14.1 Enligt 3-4 kap. miljöbalken

Den tillståndssökta vattenverksamheten kommer inte att beröra något av de skyddade intressen som behandlas i 3 och 4 kap. miljöbalken. Verksamheten är en förutsättning för byggandet av ny järnvägsanläggning på sträckan Huvudsta – Duvbo och järnvägen längs Mälarbanan är riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

14.2 Enligt 7 kap. miljöbalken

Som redovisas i den MKB Vattenverksamhet, bilaga 5 till denna ansökan, möter planerad vattenverksamhet inget hinder enligt bestämmelserna i 7 kap. miljöbalken.

14.3 Enligt 8 kap. miljöbalken

Inga artskydd berörs av tillståndssökt vattenverksamhet.

14.4 Enligt 17 kap. miljöbalken

Utbyggnaden av Mälarbanan mellan Tomteboda och Kallhäll inom vilken delsträckan Huvudsta – Duvbo ingår har inte tillåtlighetsprövats enligt 17 kap. miljöbalken.

15 Miljökvalitetsnormer och miljömål

Vattenverksamheten som omfattas av ansökan riskerar inte bidra till att någon miljökvalitetsnorm för närbelägna vattenförekomster inte kan uppnås. Eftersom dränvattnet som läcker in i schakten avleds som del av länshållningsvattnet till spillvattennätet påverkas de närbelägna vattenförekomsterna inte.

Projektets samlade risk för vattenförekomster och möjlighet att uppnå beslutade miljökvalitetsnormer för dessa beskrivs i ”Underlagsrapport till miljökonsekvensbeskrivning Järnvägsplan Mälarbanan Huvudsta – Duvbo, Underlagsrapport Ytvatten, 2020.”

Vattenverksamheten bedöms inte påverka något av regeringen beslutade miljömål, se miljökonsekvensbeskrivningen i Bilaga 5 till denna ansökan.

16 Berörda fastigheter och sakägarförteckning

De fastigheter från vilka grundvattenbortledning kommer att ske framgår av bifogad fastighets- och sakägarförteckning, Bilaga 8. Där redovisas också ägare till dessa fastigheter.

Avtal kommer att tecknas med respektive ägare till de fastigheter där brunnar för skyddsinfiltration ska installeras. Trafikverket kommer att i god tid innan huvudförhandling att till domstolen kunna redovisa resultaten av dessa avtal, samt i förekommande fall, utförda infiltrationsbrunnar.

De fastigheter som kan komma att påverkas av grundvattenbortledningen och vars ägare eller nyttjanderättshavare anses vara sakägare redovisas också i Bilaga 8 till denna ansökan.

17 Samråd

Samrådsmöte avseende projektets vattenverksamhet hölls med Länsstyrelsen 19 juni 2017.

Samrådsmöte hölls med Miljöförvaltningen Solna stad 9 oktober 2017, med Sundbybergs stad 18 oktober 2017 samt Miljöförvaltningen Stockholm stad 15 maj 2018.

Samråd med allmänheten genomfördes mellan den 17 april och 25 maj 2018. Samråd i form av öppet hus genomfördes vid Allaktivitetshuset på Sturegatan 10 i Sundbyberg den 2 maj kl. 17-20 och 15 maj 2018 kl. 17-20.

På samrådsmötena 2 och 15 maj 2018 informerades även om kommande byggverksamhet.

Samrådsunderlag och inbjudan till samråd skickades även ut via e-post 20 april 2018 till ett flertal myndigheter, företag och organisationer.

Redovisning av genomförda samråd framgår av samrådsredogörelsen, Bilaga 6 till denna ansökan.

17.1 Betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen konstaterar i skrivelse 2018-01-11 att Trafikverket gjort bedömningen att den planerade vattenverksamheten antas medföra betydande miljöpåverkan varför specifik miljöbedömning enligt 6 kap. 28 § krävs.

I skrivelsen redovisar länsstyrelsen också vilka miljöaspekter Trafikverket bör beskriva i MKB till ansökan. Beslutet bifogas i Bilaga 7 till ansökan.

18 Kontrollprogram

Den omfattande kontroll av grundvattennivåer och sättningsrörelser som pågått sedan 2015 samt kontroll av buller sedan 2019 kommer att fortsätta och även utökas under byggskedet och i begränsad omfattning under delar av driftskedet.

Kontrollprogrammet, som i enlighet med villkorsförslag nr 2 ovan ska inges till tillsynsmyndigheten senast tre (3) månader innan den tillståndsgivna vattenverksamheten påbörjas, kommer att omfatta bl.a. följande:

- Kontroll av grundvattennivåer och porttryck
- Kontroll av sättningsrörelser i mark, byggnader och anläggningar
- Kontroll av buller och vibrationer (inom Kontrollprogram Miljö i byggskedet)
- Kontroll av kvalitet och volym på avlett länshållningsvatten

Kontrollprogrammet ska ange var och hur detta ska utföras samt redovisa vilka åtgärder som ska vidtas om kontrollen visar att påverkan i omgivningen riskerar att bli större än vad som kan accepteras.

19 Ersättning

Trafikverket bedömer att den planerade vattenverksamheten, med planerade skyddsåtgärder och återställningsarbeten, inte kommer att föranleda några ersättningsgilla skador för omgivningen. Skulle sådana skador ändå uppkomma föreslås att reglering sker i den ordning som gäller för oförutsedda skador.

20 Underlag för prövningsavgift

Kostnaden för de moment som kan anses ingå i den ansökta vattenverksamheten överstiger 100 MSEK varför en noggrannare redogörelse inte är nödvändig.

21 Aktförvarare

Som aktförvarare föreslås Anna Branteby Schnelzer vid biblioteket Signalfabriken på Esplanaden 10 i Sundbyberg.

22 Verkställighetsförordnande

Trafikverket och program Mälarbanan planerar för en utbyggnad från 2 till 4 spår på sträckan Huvudsta – Duvbo. I denna ansökan under kapitel 4 punkt 6 yrkar Trafikverket om ett beslut om verkställighetsförordnande, det vill säga att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft. Utgångspunkterna och skälen till yrkandet redovisas nedan.

Tidplanen för byggtiden inklusive omfattande förberedelsearbeten för anläggningen sträcker sig över en längre tid. Utbyggnaden planeras ta cirka 8 år efter det att järnvägsplanen fastställts. Järnvägsplanen har dessutom en begränsad tidsmässig räckvidd inom vilken arbetena behöver påbörjas.

Program Mälarbanan kommer utbyggd att medföra en betydande förbättring av tågtrafiken inom Stockholmsregionen men även för tågtrafiken till och från Västerås, Örebro och Enköping.

Målsättningen med utbyggnaden av Mälarbanan är att öka järnvägsnätets kapacitet och robusthet samt säkerheten för och omkring anläggningen. Vidare medför utbyggnaden till att öka tillgängligheten, kortare restider och att möjliggöra en förflyttning av trafik från väg till järnväg.

Mälarbanans utbyggnad är inte bara av betydelse för tågtrafikens kapacitet och robusthet. Den nya järnvägsanläggningen är även en förutsättning för att kommunerna i Sundbyberg och Solna kan realisera sina exploateringsplaner med nybyggnation av angelägen bostadsbebyggelse, nya kontor och verksamhetslokaler.

Samhällsekonomiskt finns betydande vinster att uppnå när den nya järnvägsanläggningen är färdig. Det är därför angeläget att arbetena kan starta omgående efter att mark- och miljödomstolen beviljat tillstånd enligt ansökan. Samhällsnyttan av utbyggnaden kan inte erhållas förrän hela sträckan mellan Tomteboda och Kallhäll fått fyra spår. Dessutom är det av betydelse att delsträckans utbyggnad kan följa den planerade tidplanen för att reducera omgivningspåverkan för de som verkar och bor i Solna och Sundbyberg.

En försening av den nya järnvägsanläggningen på Mälarbanans sista delsträcka mellan Huvudsta och Duvbo påverkar inte bara hela Program Mälarbanan och dess funktion utan även anslutande järnvägsnät såväl inom Stockholm regionen som i Mälardalsregionen. Konsekvensen för ett avslag gällande verkställighet innebär en lägre lönsamhet och utebliven samhällsnytta. Vidare får en förskjutning av projektet betydande konsekvenser för Program Mälarbanan projektekonomi.

Utan ett verkställighetsförordnande bedöms utbyggnationen få en förskjuten genomförandetid med minst 2 år eftersom stora delar av projektet behöver förhålla sig till avstängningar under semestertider på sommaren.

Verksamhetens lokalisering och tillåtlighet har vidare prövats i annan ordning genom fastställelse av järnvägsplanen för projektet (MB 23:11). Den tillståndssökta vattenverksamheten kan inte heller leda till sådana irreparabla miljöskador som skulle kunna utgöra ett hinder mot att ett s.k. verkställighetsförordnande meddelas (NJA 2012 s. 623).

23 Sammanträdeslokal

Inför kommande sammanträde kommer Trafikverket föreslå lämplig lokal.

24 Övrigt

Ansökan översänds i 6 st. utskrivna exemplar samt 10 st. inlagda på varsin usb-sticka.

Borlänge 2022-06-07

Maria Wååg Fredrik Niord

Bilagor

1. Översiktskarta
2. PM Hydrogeologi
3. Teknisk beskrivning (inkl. fixpunktsbeskrivning)
4. PM Underlag motiv till villkor buller
5. MKB
6. Samrådsredogörelse
7. Länsstyrelsens skrivelse angående betydande miljöpåverkan
8. Fastighets- och sakägarförteckning
9. PM Beskrivning byggverksamhet Huvudsta-Duvbo
10. MKB Järnvägsplan