



Upplands Väsby  
kommun

Samrådsunderlag för ansökan om tillstånd för flytt av  
Väsbyån - avgränsningssamråd

2020-06-03

## Innehåll

1	Inledning och bakgrund.....	3
2	Väsbyåns nuvarande utformning .....	8
3	Gällande planer och beslut .....	9
4	Vattenverksamhetens lokalisering .....	9
5	Vattenverksamhetens omfattning och utformning.....	10
6	Geologiska, hydrologiska och geotekniska förhållanden .....	12
7	Planerade arbeten och åtgärder .....	12
8	Planerade rivningsarbeten .....	13
9	Miljöns känslighet.....	15
10	Miljövärden som kan antas bli påverkade betydligt .....	16
11	Planerade skydds- och försiktighetsåtgärder .....	16
12	Preliminär bedömning av betydande miljöeffekter samt ställningstagande till betydande miljöpåverkan.....	17
13	Genomförda och planerade utredningar .....	19
14	Preliminär avgränsning av kommande specifika miljöbedömning .....	20

Kontakt gällande samråd och yttranden: Jonas Forsman,  
[jonas.forsman@iterio.se](mailto:jonas.forsman@iterio.se)

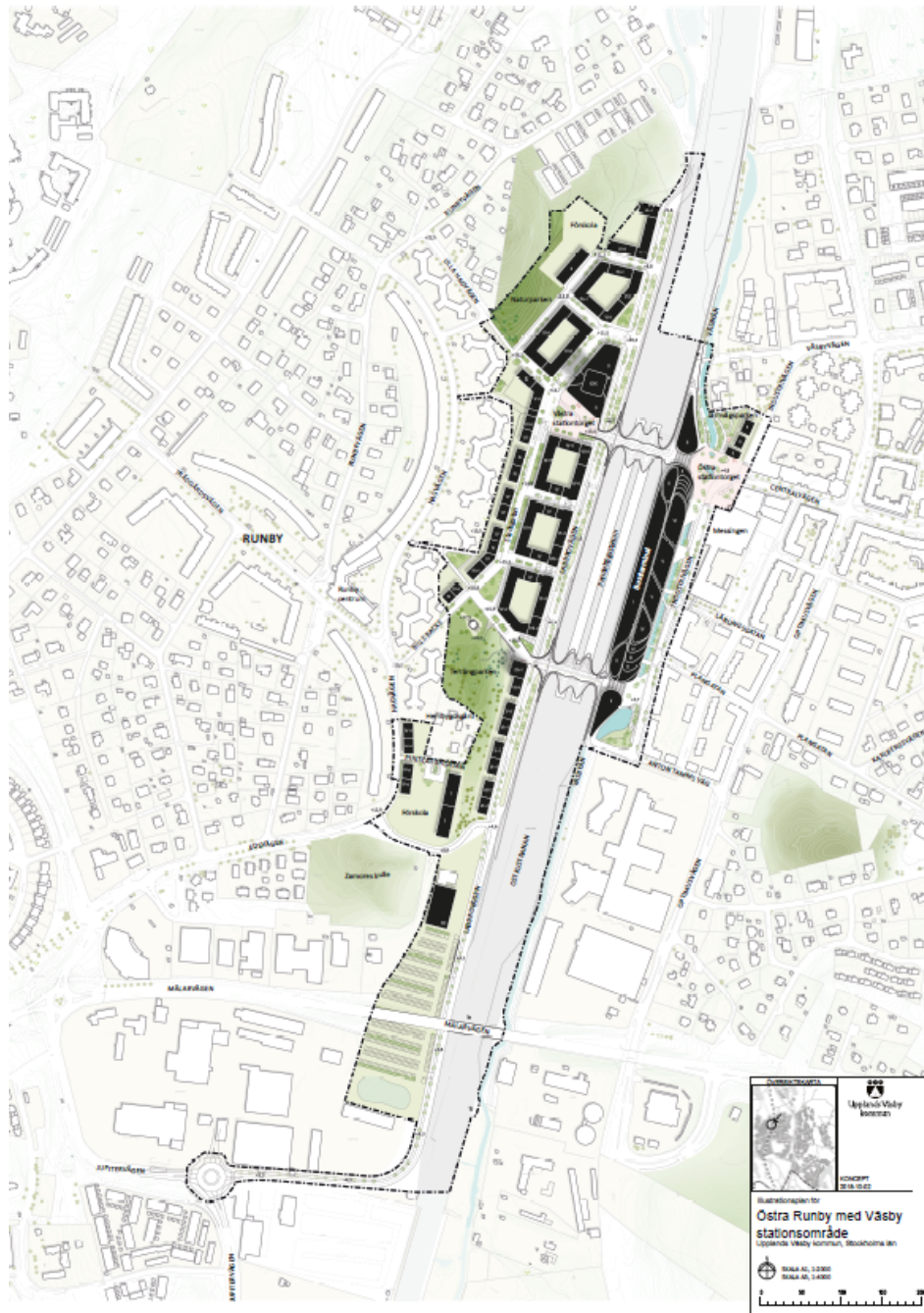
Kontakt på Upplands Väsby Kommun gällande övergripande frågor om  
projektet: Louise Andersson, [louise.andersson@upplandsvasby.se](mailto:louise.andersson@upplandsvasby.se)





Syftet med detaljplanen är att bygga samman Runby med centrala Väsby till en sammanhängande stadsdel samt utveckla stationsområdet till en kapacitetsstark kommunikationsknutpunkt, och därmed skapa en av kommunens bärande centrumpunkter. Planen är utformad för att skapa en tät och funktionsblandad stadsdel med bostäder, centrumändamål, kontor, hotell, förskolor, ett nytt resecentrum samt parker och torg. Stationsområdet blir en del av den täta staden med ett förbättrat och integrerat resecentrum med en funktionell bussterminal. Riksintresset för järnvägen beaktas i planeringen, och skyddsavstånd tillämpas med hänsyn till bland annat risker, buller och luftkvalitet. Risker för översvämningar hanteras och planen är anpassad till förändrade klimatförutsättningar.





Figur 2. Illustrationsplan tillhörande Samrådsförslag för Detaljplan Östra Runby med Väsby stationsområde.

Föreslagen struktur, bebyggelse och de allmänna platserna ges en omsorgsfull gestaltning med utgångspunkt i den mänskliga skalan. Planen skapar trivsel genom offentliga mötesplatser som till exempel torg, promenadstråk, parker och trädplanterade gator. De ekologiska värdena stärks bland annat genom att Väsbyån friläggs och föreslås bli en del av det östra upplevelsestråket längs Industrivägen och den nya bussterminalen. De två av Väsby's upplevelsestråk som passerar genom området utvecklas och kopplas samman med ett grönt



stråk över järnvägen. Detta stärker de ekologiska sambanden och ekosystemtjänsterna i området. En viktig avvägning i planen är att utveckla en tät och mångfunktionell stadsbygd i ett centralt läge och samtidigt värna natur- och kulturvärden. Planen som helhet ger förutsättningar att skapa en god livskvalitet utan att överanvända resurser.

För ytterligare information om detaljplanen hänvisas till projekt Väsby Entrés hemsida: <http://www.upplandsvasby.se/vasbyentre>.

Inom ramen för Projekt Väsby Entrés arbete med detaljplanen har bland annat risken för begränsad flödeskapacitet i Väsbyån, vilken kan leda till översvämningar, behandlats i samrådsprocessen. Utgångspunkten för ansökan om tillstånd för vattenverksamhet är, när det gäller flödeskapacitet, icke-försämring i jämförelse med dagens situation.

Väsbyån strömmar från Edssjön i söder till Oxundasjön i norr och är ca 4 km lång. Väsbyån hör till vattenförekomsten Oxunda-Väsbyån som också innefattar Edsån som strömmar mellan Norrviken och Edssjön.

Väsbyån är en å med kanalkaraktär, har ett rikt fågelliv och utgör viktig lekplats för den skyddsvärda fisken asp. Även nissöga leker i Väsbyån. Omgivningen runt utloppet från Edssjön har stor biologisk mångfald och sträckan nedströms Upplands Väsby tätort fram till utloppet vid Oxundasjön har höga botaniska värden.

Ån har ett kraftigt omgrävt och delvis kulverterat lopp, stränderna är branta och erosionskänsliga. Markanvändningen runt ån består mestadels av tätortsbebyggelse och jordbruk. Beskuggningen av ån är bristfällig på många platser. Ån är i dagsläget en tillgång för rekreation i de centrala delarna av Upplands Väsby kommun, men omgivningarna är bitvis svårtillgängliga och bullerstörda från tåg och flyg.

Historiskt sett har Väsbyån mottagit stora mängder otillräckligt renat industriellt och kommunalt avloppsvatten från Väsby tätort. Från år 1969 och 1970 avlastades ån genom att det kommunala avloppsvattnet kopplades till Käppala reningsverk på Lidingö. Väsbyån tar dock fortsatt emot föroreningar från industriell verksamhet och dagvatten samt näringsämnen från omkringliggande jordbruksmark och sjösystemet uppströms. Vid högvattenflöden tar Väsbyån med sig stora mängder eroderat material, vilket gör att Oxundasjön slammar igen vid Väsbyåns utlopp i den södra delen av sjön (Regionplane- och trafikkontoret, 2006).

I kommunen har det en längre tid funnits planer på att utveckla Väsbyåns dalgång som ett grönt stråk. Arbete pågår i kommunen med att utföra åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten i Väsbyån samt öka förutsättningarna för biologisk mångfald.



I samband med den planerade utvecklingen av centrala Väsby och resecentrum planeras förändring av Väsbyåns sträckning och utformning genom Väsby stationsområde i syfte att nå kommunens planer om ett grönt stråk.

Detta samrådsunderlag följer i allt väsentligt kravet på innehåll enligt Miljöbedömningsförordning (2017:966) 8 §. Samråd med Länsstyrelsen är planerat till juni 2020 och samråd med allmänheten och berörda under juni och början av juli 2020.

## **1.2 Processbeskrivning vattenverksamhet 11 kap miljöbalken**

Ansökan enligt 11 kap miljöbalken avser ett tillstånd för flytt av en del av Väsbyån samt borttagande av vandringshinder och justeringar av åns geometri. Skälet till å-flytten är att planerad exploatering i form av en bussterminalbyggnad sammanfaller med åns nuvarande placering. Vattenverksamheten kommer att prövas av Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen. Till ansökan ska bifogas en teknisk beskrivning av den planerade verksamheten och en miljökonsekvensbeskrivning. Tillståndet kan förenas med villkor. Mark- och miljödomstolens dom kan överklagas till Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen.

Inlämning av ansökan till mark- och miljödomstolen bedöms kunna ske under fjärde kvartalet 2020 eller första kvartalet 2021.

Inom ramen för tillståndprocessen ska samråd (avgränsningssamråd) enligt miljöbalken äga rum. Samråd ska ske med tillsynsmyndigheten, i detta fall länsstyrelsen, och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Även samråd med andra myndigheter, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda behövs i detta fall, eftersom projektet har gjort bedömningen att verksamheten kommer att innebära så kallad betydande miljöpåverkan. Bedömningen motiveras nedan. I samrådsfasen ska den planerade verksamheten beskrivas i huvuddrag liksom förväntad miljöpåverkan, vilket sker i detta samrådsunderlag.

Inkomna samrådsyttrande sammanställs och redovisas i en samrådsredogörelse.

## **1.3 Avgränsningar**

De bedömningar som presenteras i detta dokument gör inga anspråk på att vara kvantitativt säkerställda. Bedömningarna är preliminära uppskattningar. Syftet med framställningen är att redovisa vilka frågeställningar verksamhetsutövaren har identifierat och för närvarande utreder eller avser att utreda vidare och fram till det att ansökan om tillstånd för vattenverksamhet lämnas in till Mark- och miljödomstolen.



## 1.4 Administrativa uppgifter

Tabell 1. Sökande

Sökande:	Kontoret för samhällsbyggnad, Upplands Väsby kommun
Organisationsnummer:	212000-0019
Fastigheter där verksamheten kommer att utföras:	Vilunda 1:265 1, Vilunda 1:548 och Nedre Runby 4:3 2 ägs av Upplands Väsby kommun. Vilunda 19:1 2 ägs av PEAB AB.
Kontaktuppgifter:	Anne-Sophie Arbegard Tel: 08-590 97 629 E-post: anne-sophie.arbegard@upplandsvasby.se Postadress: KSB (Kontoret för samhällsbyggnad) 194 80 Upplands Väsby
Sökandes juridiska ombud:	Karin Hernvall, Advokatfirman Åbergs
Lagrum	11 kap Miljöbalken (1998:808)

## 2 Väsbyåns nuvarande utformning

Väsbyåns nuvarande sträckning genom projektområdet utgörs av en grävd kanal med mycket liten längsgående lutning från Anton Tamms väg i söder längs med Ostkustbanan fram till busstorget vid tågstationen. Ån leds där vidare genom en cirka 170 m lång kulvert i form av två vägtrummor under busstorget vid Upplands Väsby station. Kulverteringen utfördes i samband med anläggandet av busstorget i slutet av 1970-talet, se Figur 1. Nedströms kulverteringen strömmar ån bitvis i något större lutning över ett antal anlagda stentrösklar och stenbelagda forssträckor. I projektområdets norra del däms ån av ett trädämme som anlades i början av 1990-talet i samband med Arlandabanans utbyggnad och en flytt av åns korsning med Ostkustbanan, till nuvarande Ladbroyadukten. Dämningen ger upphov till en vattenspegel som lockar gräsänder och skapar förutsättningar för rekreation i form av till exempel fågelmatning. Dämningen skapar även ett sedimentationsområde med frodig vattenvegetation. Nedströms trädämet finns en kort forssträcka som av fiskexperter bedöms som för brant för fiskvandring. Från forssträckan och nedströms till Ladbroyaduktens västra mynning finns anlagda stentrösklar och stenbotten som behöver avlägsnas för att gällande vattendom (VA 30/92) ska efterlevas med avseende på flödeskapacitetsstyrande geometri.

År 1842 inrättades ”Norrvikens, Eds- och Oxunda sjöars sänkningsbolag” som syftade till att genomföra sänkningar av det aktuella vattensystemet samt förhindra översvämningar. Väsbyån rätades ut och grävdes ur i stort sett längs





hela dess lopp. Genom sjösänkingsföretagets försorg har ån sedan kontinuerligt grävts ur.

Enligt uppgift skall Upplands Väsby kommun ha övertagit ansvaret för underhållet av Väsbyån genom ett avtal tillsammans med Sollentuna kommun år 1988 (KS § 218 Dnr 1988.267 005.391).

Vid genomgång av länsstyrelsens databas över befintliga dikningsföretag och liknande, samt efter genomgång av relevanta utredningar hos kommunen och hos länsstyrelsen finns det inget som tyder på att Norrvikens, Eds- och Oxunda sjöars sänkingsbolag fortfarande skulle vara i drift. Vid genomgång av domar i mål nr VA 64/77 och VA 30/92 vilka båda två avser relativt omfattande omläggningar och ändringar av Väsbyån finns det ingen uppgift om att de sökta åtgärderna borde beakta ett befintligt förrättningsföretag. Detta innebär att förrättningsföretaget på ett eller annat sätt upphört att existera och att detta troligtvis skett redan före ansökan om kulvertering av ån prövades år 1977. Bedömningen är att det inte finns något förrättningsföretag som belastar aktuell del av Väsbyån.

Vad gäller befintliga domar i övrigt för vattendraget finns det inget tillstånd som innehåller av annan än kommunen, som skulle kunna påverkas genom ansökan om omläggning av Väsbyån.

### **3 Gällande planer och beslut**

Väsbyån, i dess befintliga sträckning och även den planerade sträckningen, är lokaliserad i anslutning till Ostkustbanan som är av internationell betydelse (ingår i TEN-T, det Transeuropeiska Transportnätverket).

Järnvägsstationen är ett riksintresse i sig för resandebytte av regional och lokal karaktär. Väsby station ingår i det funktionsanpassade järnvägsnätet.

Den aktuella delen av Väsbyån ligger inom influensområde för väderradar och är av riksintresse för försvarsmakten runt Arlanda flygplats. Denna del av Väsbyån omfattas också av ett område runt Uppsala flygplats som är av riksintresse som influensområde för luftrum, Minimum Sector Altitude-yta (MSA).

Inom dessa områden behöver plan-, lov- och tillståndsärenden samrådas med Försvarsmakten.

Planerade åtgärder som innebär flytt av ån stöds av pågående detaljplaneprocess, och strider inte mot några beslut eller bestämmelser i befintlig detaljplan, förutom för en parkeringsyta. Upplands Väsby kommun har rådighet över hela området som omfattas av vattenverksamheten, förutom en fastighet som kommunen avser att förvärva av Peab AB.

### **4 Vattenverksamhetens lokalisering**

Planerad vattenverksamhet är lokaliserad i Upplands Väsby kommun och gäller arbeten i Väsbyån, som strömmar i nordlig riktning på östra sidan av



Ostkustbanans järnvägsområde och förbi Upplands Väsby Station, se Figur 1. Den del av ån som berörs av ansökan är i dess södra del belägen inom Detaljplan Östra Runby med Väsby stationsområde, fortsättningsvis kallat detaljplanen, se Figur 1. Verksamheten som planeras från strax norr om Väsbyvägen till strax nedströms kulverten under Ladbroviadukten är belägen utanför detaljplanen och kan ske inom ramen för befintlig detaljplan.

Berört vattenområde är Oxunda-Väsbyån – VISS-id SE660017-161767. Oxunda-Väsbyån (ID: SE660017-161767) är definierad som vattenförekomst i vattenförvaltningens indelning, tillhör Norra Östersjöns vattendistrikt och är en del av Norrströms avrinningsområde (VISS). Åns totala längd är ca 9 km från Norrviken till Oxundasjön och rinner norrut genom Upplands Väsby kommun, Stockholms län.

## **5 Vattenverksamhetens omfattning och utformning**

### **5.1 Omfattning**

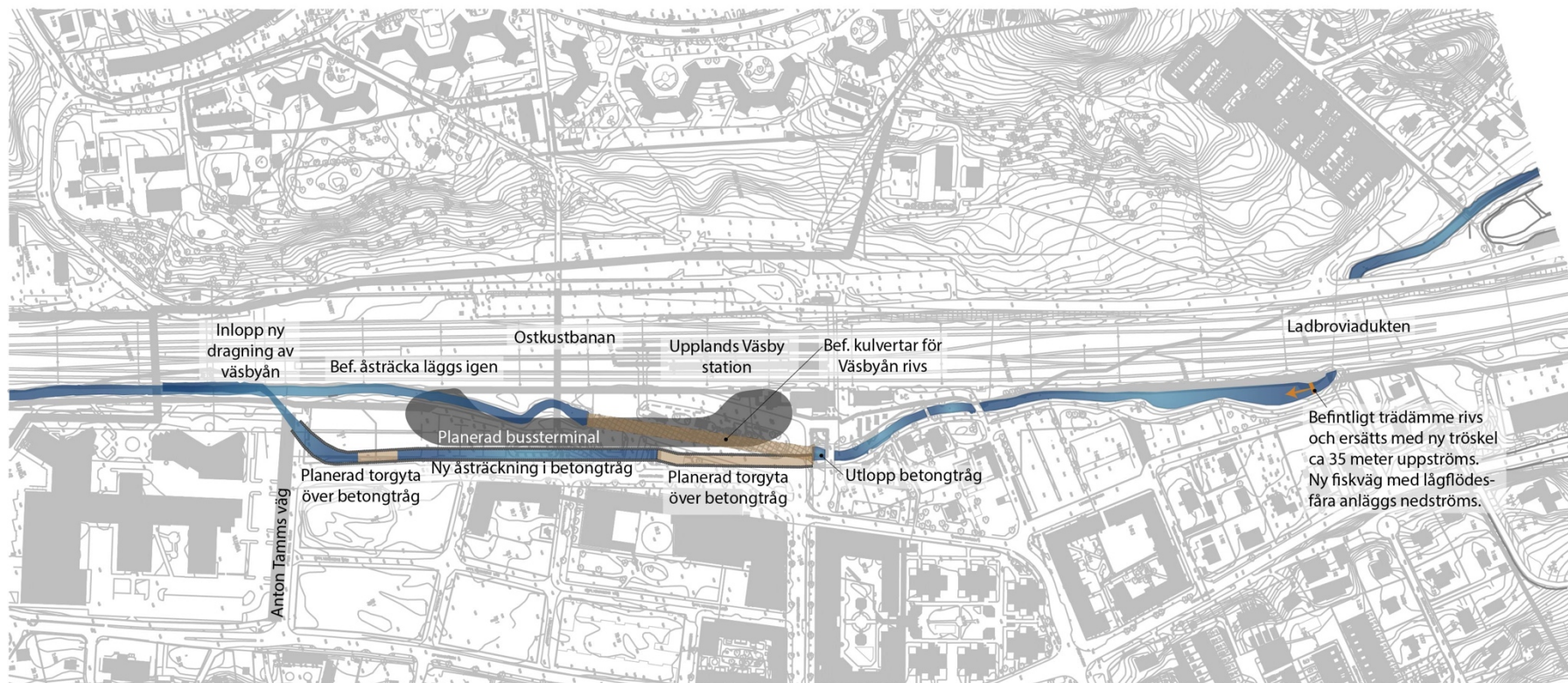
Den planerade vattenverksamheten omfattar en cirka 850 meter lång åsträcka. Utmed denna sträcka kommer vattenverksamheten omfatta omläggning av åsträckan på västra sidan om och längs med Industrivägen, igenläggning och utrivning av befintliga kulvertar, borttagande av ett fiskvandringshinder i form av ett trädämne, rensning av flödesreducerande stentrösklar och justeringar av åbotten för att underlätta fiskvandring och -lek, se Figur 3.

Rivningen av trädämnet strax uppströms Ladbroviadukten medför att den artificiellt skapade vattenspegeln kommer att ersättas med ett mer naturligt vattendrag.

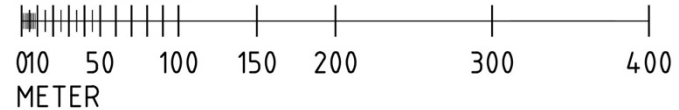
Det utreds också huruvida vattenarbetena kopplade till grävning av ån, byggnationer och schakter omfattar grundvattensänkning som i så fall ska inkluderas i ansökan.

Det är stora utmaningar förknippade med att inrymma en mängd utrymmeskrävande funktioner på den begränsade ytan mellan Industrivägen och den nya bussterminalen. Slutlig utformning av ån kommer att redovisas i den tekniska beskrivning (TB) som kommer att bifogas ansökan om tillstånd för vattenverksamhet





SKALA 1:4 000



Figur 3. Väsbyåns befintliga geografiska läge samt troligt nytt läge för den del av Väsbyån som flyttas österut.

## **6 Geologiska, hydrologiska och geotekniska förhållanden**

Marken i området utgörs av siltig lera (Björking, 2017). Leran överlagras av fyllnadsmaterial av grusig sand med ett par meters mäktighet. Lerdjupet längs planerad ny åsträcka varierar mellan cirka 5 och 10 m. Längst i söder utmed åsträckan uppgår lerdjupet till 12–14 m. I norr övergår leran till friktionsjord på kanalens östra sida. Schaktning kan där delvis komma att utföras i friktionsjorden.

Väsbyån avbördar vatten från uppströms belägna Edssjön till nedströms belägna Oxundasjön. Årsmedelflödet för Väsbyån är 0,8 m<sup>3</sup>/s vid Edssjöns utlopp, 0,87 m<sup>3</sup>/s vid Oxundasjöns inlopp och 1,6 m<sup>3</sup>/s vid Oxundasjöns utlopp, enligt SMHI:s historiska flödesmätningar. Dimensionerade flöde för den nya åsträckningen är 12 m<sup>3</sup>/s, att jämföra med 200-årsflödet på 10 m<sup>3</sup>/s. Arbete pågår med förfinade hydrauliska beräkningar för den nya utformningen av ån.

Grundvatten finns inom projektområdet i ett övre grundvattenmagasin i fyllnadsmaterial på lera, samt ett nedre grundvattenmagasin under leran i friktionsmaterial på berg. I det övre magasinet varierar grundvattennivån med årstiderna. Enligt utförda mätningar under senare år varierar grundvattennivån (trycknivån i undre akviferen) i norra delen mellan +0,8 och +2,0 och mellan +1,4 och +2,2 i söder, motsvarande en till två meter under befintlig markyta.

## **7 Planerade arbeten och åtgärder**

### **7.1 Sanering av förorenad mark och sediment**

Den del av Väsbyån som kommer att ersättas av en ny sträckning kommer efter torrläggning att saneras för att sedan fyllas igen med rena massor. Föroreningar som påträffas i samband med att den nya sträckningen anläggs genom schaktning, kommer att åtgärdas i samråd med tillsynsmyndighet.

Föroreningsproblematiken i området domineras av de historiska PCB-föroreningarna som har läckt ut från industriverksamhet inom kvarteret Messingen till Väsbyån, varefter det har strömmat vidare till Oxundasjön (ca 5 ton PCB). Vidare har ca 5 ton PCB avlägsnats från markområdet inom kvarteret Messingen genom grävsanering. Även om den totala mängden PCB i ån är begränsad, så visar utförda sedimentundersökningar att koncentrationerna i sedimenten ställvis är mycket höga (enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för miljö kvalitet, Kust och hav, uppdaterad nyligen av SGU för de organiska ämnena (NV 4914; SGU 2017:12)).

Fortsatta utredningar kring föroreningssituationen utmed åsträckan och i närområdet pågår.

### **7.2 Ledningsomläggning**

Troligtvis kommer en ledningsomläggning att behöva ske för att skapa erforderligt utrymme för en ny åsträckning samt annan infrastruktur som planeras inom projekt Väsby Entré. Ledningsinventering och projekteringsarbete pågår.

### 7.3 Spontning

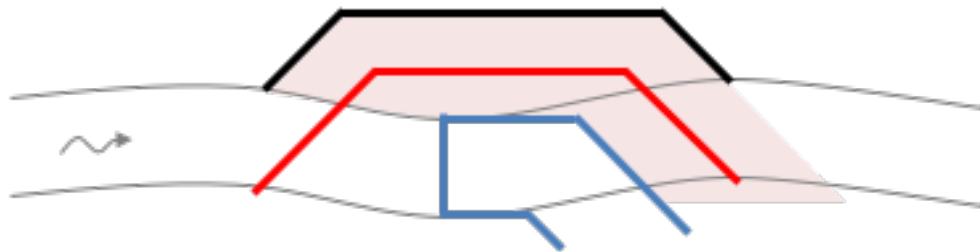
Inför schaktningsarbeten behöver troligen spontning ske för att säkerställa den geotekniska stabiliteten. Huruvida spontkonstruktionerna blir tillfälliga eller permanenta beror på valt utförande av ån och intilliggande konstruktioner.

### 7.4 Schaktning

Schaktning av ny å-sträckning sker i torrhet, det vill säga åvatten förhindras att strömma in i arbetsområdet. Eventuellt inläckande grundvatten läns pumpas och renas vid behov.

### 7.5 Omledning i byggskedet

I byggskedet behöver vattnet ledas förbi de två anslutningspunkterna lokalt (i uppströms- respektive nedströmsänden) mellan ny och befintlig åfåra så att anslutningspunkterna kan färdigställas i torrhet, se Figur 4.



Figur 4. Schematisk skiss på förledning av vattnet under tiden anslutande del av kanalen byggs. Svart=lokal breddning av ån, eventuellt med spont, rött=spont, blått=ny kanal, färgad yta=igenfyllning.

I samband med rivning av trädämnet och rensning av å-botten i anslutning till Ladbroviadukten behöver vattnet ledas förbi arbetsområdet för att undvika spridning av grumlighet och PCB-förorenade sediment. Väsbyån dämmer strax nedströms Ladbroviadukten redan vid låga flöden (uppskattningsvis vid 0,2-0,4 m<sup>3</sup>/s). Därför behövs troligen åtgärder strax nedströms viadukten för att förhindra att vattnet trycks tillbaka uppströms och in i arbetsområdet.

### 7.6 Permanent omledning av flöde

När ny åfåra är färdigställd och erforderliga tillstånd finns, släpps Väsbyåns flöde in i det nya loppet. Vattnet förhindras att strömma in i den befintliga åfåran.

## 8 Planerade rivningsarbeten

Trädämnet som är placerat strax uppströms Ladbroviadukten rivs, för att återskapa naturliga förutsättningar för den rödlistade aspen, ål och andra fiskar. Trädämnet omfattas av en vattendom från 1992 (mål VA 30/92).

De två stålkulvertarna under befintligt busstorg rivs (omfattas av dom i mål nr VA 64/77).

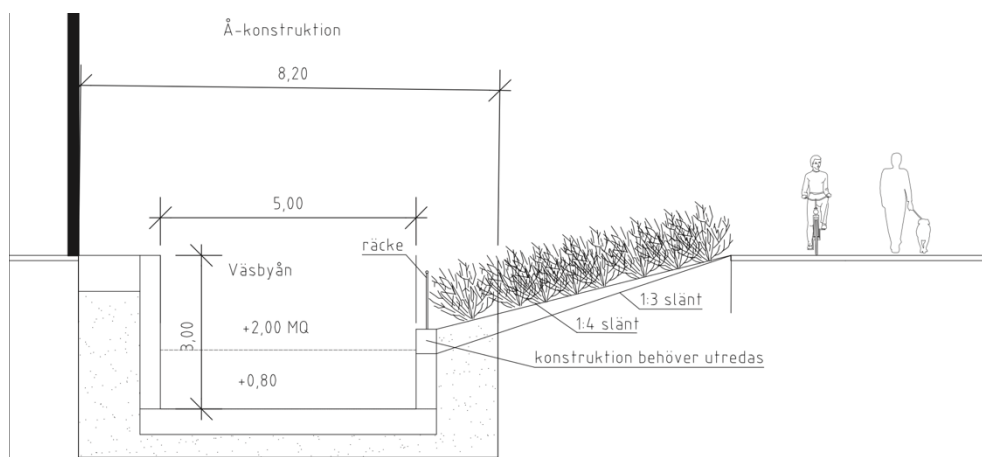


## 8.1 Efterbehandling av torrlagd åfåra

Den befintliga åfåran efterbehandlas efter torrläggning med avseende på förorenade sediment. Slutligen återfylls åfåran med rena fyllnadsmassor.

## 8.2 Utformning av vattendrag

Väsbyån ges en utformning mellan Anton Tamms väg i söder och Ladbroviadukten i norr som anpassas efter de lokala förutsättningarna, vilka varierar mycket längs med åsträckningen. Den nya åsträckningen längs med Industrivägen kommer att anläggas i form av ett betongtråg. Tvärsnittet kommer att variera beroende på hur anslutningen till omgivande mark kan utföras, se Figur 5. Utläggning av grus och sten kan ske i tråget så länge utrymmet är tillräckligt och substratet inte minskar flödeskapaciteten för mycket vid extremt höga flöden.

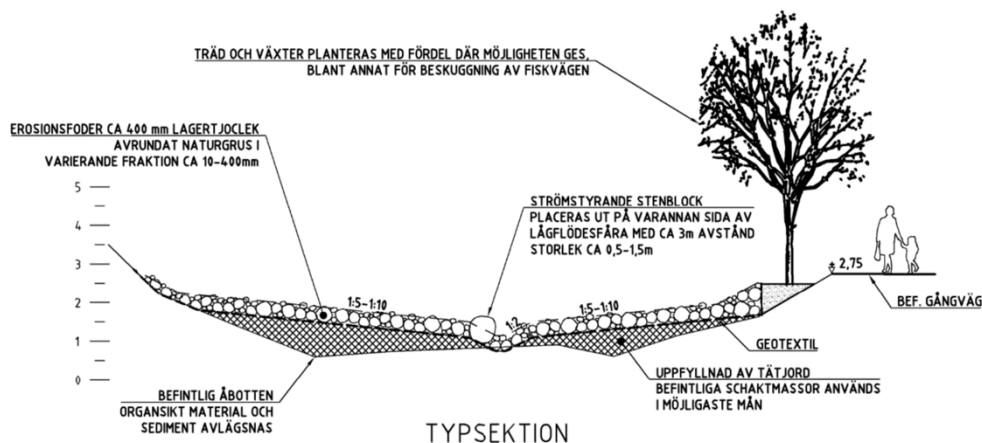


Figur 5. Exempel på schematisk tvärsnitt av betongtråg intill planerad terminalbyggnad och väster om Industrivägen.

Värden som verksamheten planerar att höja totalt sett i jämförelse med nuvarande situation är möjligheten till fiskvandring, biologisk mångfald, ekosystemtjänster samt rekreativa värden utmed planerat promenadstråk med mera. Störst möjlighet till sådana värdehöjande åtgärder bedöms kunna ske i den norra delen av verksamhetsområdet.

Pågående utredningar studerar möjligheten att skapa en bottengeometri som kan möjliggöra en höjning av naturvärden för såväl låga som höga flöden. För låga flöden finns möjlighet att skapa en markerad lågflödesfåra i åns lågpunkt. För högre flöden när bäckfåran översvämmas, som till exempel under vårens fiskvandring och -lek eftersträvas en geometri och ett bottensubstrat som är attraktiv för asp och andra fiskarter. Utredningar pågår även kring anslutningen mellan Väsbyån och grönstråket mellan ån och Åhusen som uppförs inom ramen för Detaljplan Järnvägsparken, se Figur 6.





Figur 6. Fiskvägen görs trapetsoidformad med en centrerad stigränna för att möjliggöra vandring även vid lågflödesperioder.

## 9 Miljöns känslighet

Med avseende på ljudmiljö och luftkvalitet bedöms miljöns känslighet vara hög med tanke på det stora antal boende, arbetande och kollektivresenärer som uppehåller sig i området. Miljön är i nuläget kraftigt bullerpåverkad med avseende på ekvivalenta och maximala bullernivåer orsakade av järnvägstrafiken utmed Ostkustbanan. Järnvägstrafikens påverkan på luftmiljön med avseende på partiklar bedöms vara måttlig på grund av att järnvägens omgivning är öppen och vädras ur effektivt.

Den lokala miljön för människor som uppehåller sig inom och i närheten av stationsområdet upplevs av många som otrygg, särskilt under kvällstid.

Naturmiljöns känslighet kännetecknas främst av förutsättningar för fiskvandring och -lek under april-maj. Detta gäller främst den rödlistade fisken Asp. Befintligt vandringshinder i form av trädämne begränsar dock fiskens närvaro inom verksamhetsområdet i nuläget.

Vattendirektivet och direktivet om miljö kvalitetsnormer (2008/105/EG) anger målen för förvaltningen av ytvatten. Direktiven har införts i miljöbalken och i förordningen om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön.

Väsbyåns längd är ca 4 km. Den del av ån som påverkas av omläggning i tråglösning är cirka 400 meter, vilket motsvarar cirka 10 procent av hela sträckan. Sträckan som kommer att påverkas av omläggningen är morfologiskt sett påverkad till 100 procent och den ekologiska statusen är otillfredsställande.

Biologiska kvalitetsfaktorer som påväxtalger, bottenfauna och fisk bedöms inte påverkas direkt av projektet. För att fysikalkemiska kvalitetsfaktorer inte ska påverkas negativt under byggtiden behöver skyddsgärder vidtas, och det ska säkerställas att ytterligare föroreningar inte tillförs med dagvatten.



Statusen för konnektivitet är klassad som god status, vilket innebär att det inte finns några vandringshinder i vattenförekomsten som helhet. Dock finns ett partiellt vandringshinder i form av trädämnet vid Ladbroviadukten.

Väsbyåns avrinner till Oxundasjön, som i sin tur avrinner till Mälaren. Oxundasjöns sediment innehåller ca 5 ton PCB som har sitt ursprung i kvarteret Messingen. Även Väsbyåns sediment innehåller PCB i begränsade mängder men i ställvis mycket höga koncentrationer. Väsbyåns vattenmiljö bedöms vara känslig för exponering av PCB-förorenade resuspenderade sediment. Det råder fiskeförbud i Väsbyån samt i Oxundasjön på grund av höga halter av PCB i fisk.

## **10 Miljövärden som kan antas bli påverkade betydligt**

Miljövärden som antas bli negativt påverkade i och i närheten till ån i byggskedet är grundvatten på grund av inträngning i schakt, markmiljö på grund av påträffade föroreningar, framkomlighet, stadsbild och trygghet. Ljudmiljön kommer att påverkas av arbetsmaskiner i arbetsområdets närhet trots närheten till järnvägen. Arbetsmaskinerna bidrar med ett mer lågfrekvent ljud än järnvägstrafiken, vilket kan leda till att ljudmiljön i näraliggande inomhusmiljöer påverkas. Detta eftersom högfrekvent ljud är lättare att avskärma än låga frekvenser. Ljud- och luftmiljö bedöms vara betydelsefulla att inkludera i bedömningen om kumulativa aspekter. Preliminära beräkningar visar att bullerskyddsåtgärder behöver vidtas mot höga bullernivåer på fasader tillhörande skola och äldreboende.

Miljövärden som antas bli positivt påverkade i driftskedet i och i närheten till ån är naturmiljö, biologisk mångfald, stadsbild, rekreation och trygghet.

## **11 Planerade skydds- och försiktighetsåtgärder**

I byggskedet planeras arbetet så att spridning av grumling och föroreningar i strömmande vatten minimeras. Detta sker genom att den nya å-sträckningen grävs i torrhet. Den del av ån som blir ersatt efterbehandlas i torrhet efter omledning av vattenflödet till den nya delen. I anslutning till Ladbroviadukten där bottenrensning och rivning av trädämne planeras, kommer minimering av spridning av grumlighet åstadkommas med hjälp av förbiledning av det strömmande vattnet i kombination med erforderliga åtgärder för att hålla vattnet borta från arbetsområdet. Beredskap kommer att finnas generellt för skydda schaktbotten mot skyfall som kan riskera erosion och uppkomst av grumlighet samt frigörande av föroreningar.

Nedströms arbetsområdet kommer halterna av grumlighet och lösta föroreningar att mätas, och en plan för åtgärder kommer att finnas om miljöeffekterna trots försiktighetsåtgärder blir oacceptabla.

Arbeten som genererar buller, luftföroreningar och damning planeras så att gällande riktvärden och krav på arbetstider följs. Minskade effekter av damning kan ske med vattenbegjutning och/eller saltning av arbetsvägar.





Arbetsrådets utformning kommer att ta hänsyn till trygghets- och säkerhetsaspekter. Exempel på förebyggande åtgärder är robust inhägnad och belysning.

## **12 Preliminär bedömning av betydande miljöeffekter samt ställningstagande till betydande miljöpåverkan**

Projektet har gjort bedömningen att planerad vattenverksamhet kommer att innebära betydande miljöpåverkan. I nedanstående stycken presenteras den inledande analys som har lett till beslutet.

Den planerade vattenverksamhetens utmärkande egenskaper domineras av de anläggningstekniska arbeten som är att betrakta som storskaliga och komplicerade i förhållande till det begränsande utrymme som finns mellan Industrivägen och Ostkustbanan. Detta särskilt med tanke på att många boende, arbetande och pendlare rör sig i området dagligen. Marken består till stor del av lera av dålig hållfasthet, vilket innebär att stor hänsyn måste tas till den sättningkänsliga järnvägen, som utgör riksintresse för kommunikationer. Det finns även en historisk föroreningsproblematik när det gäller mycket stora läckage av PCB från kvarteret Messingen till Väsbyån och vidare till Oxundasjöns sediment. Av dessa skäl finns det en betydande risk att förstärkningsarbeten blir omfattande och att föroreningar påträffas i samband med att åns nya lopp anläggs. En aspekt som troligen kommer att göra planerade arbeten komplicerade och tidskrävande är konflikten om utrymmet med befintliga markförlagda ledningar, som kan komma att behöva flyttas.

I byggskedet bedöms de hälsomässiga effekternas typ och utmärkande egenskaper utgöras av påverkan från anläggningsmaskiner som kommer att generera buller, avgaser och damm. Under byggtiden kommer även effekter i form av fysiska och visuella barriärer riskera att uppstå, med risk för otrygg miljö och provisoriska gång- och cykelvägar. Kumulativa effekter kommer att uppstå med avseende på miljöeffekterna enligt ovan, om den nya bussterminalen byggs samtidigt mellan den nya å-sträckningen och ostkustbanan. Detta gäller även den omfattande exploateringen inom projekt Väsby Entré som planeras ske på västra sidan om Ostkustbanan, alltså i Östra Runby.

När det gäller de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper för färdig anläggning, så är förhållanden som är viktiga för den rödlistade fiskarten Asp och andra fiskarter av stor betydelse. Den planerade vattenverksamheten kommer att leda till ett antal positiva miljöeffekter jämfört med nuvarande förhållanden. Väsbyåns utformning kommer att medföra bättre förutsättningar för såväl fiskvandring som -lek. Det nya å-rummet kommer att bli mer attraktivt stadsmiljömässigt och rekreativt för ett stort antal människor.

Den viktigaste naturresursen som påverkas permanent av verksamheten är å-vattnet, som utgör livsmiljö för flora och fauna och som avrinner till



färskvattentäkten Mälaren. Effekterna bedöms bli positiva i form av minskad förorenings- och närsaltbelastning samt ökad syresättning. Sträckan som kommer att påverkas av omläggningen är för närvarande morfologiskt sett påverkad till 100 procent och den ekologiska statusen är otillfredsställande. Utredning med avseende på miljö kvalitetsnormer (MKN) pågår. En preliminär bedömning är att varken MKN eller någon enskild kvalitetsfaktor kommer att försämrats av vattenverksamheten. Möjligtvis kommer statusen i recipienten förbättras något efter vattenverksamhetens slutförande.

Stora mängder lera och fyllnadsmaterial kommer att behöva transporteras bort från området. En preliminär bedömning är att massorna antingen kommer att vara för förorenade eller ha för dåliga geotekniska egenskaper för återfyllning. Dessutom kommer möjligheterna till tillfälliga upplag att vara begränsade på grund av utrymmesskäl. Utformningen av den nya å-sträckningen kommer att kräva stålspontning och gjutning av betongtråg, vilket innebär ett miljömässigt avtryck i form av förbrukning av naturresurser, energi och ett klimatavtryck i form av koldioxidutsläpp. Rena massor kommer att behöva transporteras till området för återfyllnad av den gamla torrlagda å-fåran.

De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper i byggskedet när det gäller effekternas storlek, utbredning, karaktär, intensitet och komplexitet kommer att kunna beskrivas närmare när projektets projektering, produktionsplan, masshanteringsplan, teknisk beskrivning och miljökonsekvensbeskrivning med mera har tagits fram. Sannolikheten för att ovanstående effekter uppkommer är hög. De negativa miljöeffekterna i byggskedet är övergående (reversibla) och de positiva effekterna i driftskedet är bestående, så länge underhållet av ån bedrivs på ett adekvat sätt.

Projektets intention är att begränsa de negativa effekterna i byggskedet till en nivå som är tekniskt rimlig och ekonomiskt skäligen i förhållande till den effektreduktion som kan uppnås.

Allmänhetens behov av information bedöms som relativt stort. Det finns en allmän medvetenhet om föroreningsproblematiken i Väsbyån och ett utbrett intresse för åspens fortlevnad i ån. I olika samrådssituationer framförs positiva synpunkter på kommunens uttryckta vilja att höja kvaliteten på Väsbyån. Det finns ett starkt informationsbehov hos de markägare som äger mark i och i anslutning till Oxundasjön. Informationsbehovet rör främst möjlig uppkomst av miljö- och hälsorisker kopplade till eventuell spridning av grumlighet och PCB i samband med anläggningsarbeten i Väsbyån.

Den totala förväntade miljöpåverkan består alltså av många olika aspekter, vilka förväntas bli mer eller mindre betydande. I kombination med de utmanande förutsättningarna för vattenverksamheten ger detta en komplex situation att förhålla sig till. Denna komplexitet innebär i sig en risk, och bedöms därför som ytterligare ett skäl att anta betydande miljöpåverkan.



### 13 Genomförda och planerade utredningar

Nedan följer ett urval av utredningar som är relevanta för tillståndsärendet. Utredningarna har antingen redan genomförts eller genomförs under 2020.

- Naturvärdesbedömning av Väsbyåns flora och fauna, 2019.
- Fiskfaunainventering i Väsbyån, 2017.
- Aspinventering i Väsbyån, 2010 och 2018.
- Utredning av miljö kvalitetsnormer i Väsbyån, 2020.
- Fiskevårdsplan, 2017.
- Vattenplan Väsby kommun, 2013.
- Undersökningar av förorenad mark, grundvatten och sediment, 2018/2019 och kompletteringar 2020.
- Väsby Entré, Byggbullerutredning, 2017, Bullerutredning, 2020.
- Pågående projektering för förutsättningar för Teknisk beskrivning (TB) som biläggs ansökan.



## **14 Preliminär avgränsning av kommande specifika miljöbedömning**

- 1 INLEDNING
  - 1.1 Bakgrund och syfte
  - 1.2 Tidigare utredningar
  - 1.3 Gällande tillstånd
  - 1.4 Tillståndsansökan avser
  - 1.5 Syfte med denna miljöbedömning och MKB
  - 1.6 Avgränsningar och metod
- 2 SAMRÅD OCH TILLSTÅNDSPROCESS
  - 2.1 Samråd
  - 2.2 Beslut om betydande miljöpåverkan
- 3 ÖVERGRIPANDE FÖRUTSÄTTNINGAR
  - 3.1 Gällande planer
    - Översiktsplan
    - Vision Väsby stad 2040
    - Detaljplan
  - 3.2 Gällande mål
- 4 VAL AV ALTERNATIV
  - 4.1 Nollalternativet
  - 4.2 Studerade och bortvalda alternativ
  - 4.3 Valt alternativ
- 5 PLANERADE ARBETEN OCH ÅTGÄRDER
  - 5.1 Geologiska, hydrologiska och geotekniska förhållanden
  - 5.2 Sanering av förorenad mark
  - 5.3 Ledningsomläggning
  - 5.4 Spontning och schaktning



- 5.7 Stödmur/tråg
- 5.8 Omledning av flöde
- 5.9 Efterbehandling av torrlagd åfåra
- 5.10 Rivning av befintligt trädämme
- 5.11 Utformning av nytt vattendrag
- 6 OMRÅDESBESKRIVNING
- 6.1 Riksintressen och övriga intressen
- 6.2 Vatten
- 6.3 Stads- och landskapsbild
- 6.4 Rekreation och friluftsliv
- 6.5 Naturmiljö
- 6.6 Kulturmiljö
- 6.7 Buller
- 7 FÖRUTSEDDA MILJÖKONSEKVENSER I BYGGSKEDET
- 7.1 Grumling
- 7.2 Föroreningsspridning i vatten
- 7.3 Buller
- 7.4 Damning
- 7.5 Rekreation och friluftsliv
- 7.6 Kumulativa effekter
- 8 FÖRUTSEDDA MILJÖKONSEKVENSER FÖR FÄRDIG ANLÄGGNING
- 8.1 Fiskvandring och -lek
- 8.2 Biologisk mångfald
- 8.3 Ekosystemtjänster
- 8.4 Rekreation och friluftsliv
- 8.5 Kumulativa effekter



- 9 UTVÄRDERING AV PÅVERKAN PÅ MKN FÖR VATTEN
- 9.1 Enskilda kvalitetsfaktorer som ej uppfyller god eller hög status
- 9.2 Sammanlagd bedömning av påverkan på MKN för vatten
- 10 FÖRSIKTIGHETSÅTGÄRDER
- 11 MÅLUPPFYLLELSE
- 11.1 De nationella miljökvalitetsmålen
- 11.2 De allmänna hänsynsreglerna
- 11.3 KONTROLL OCH UPPFÖLJNING
- 11.4 SAMLAD BEDÖMNING
- 11.5 REFERENSER

