

Till berörd remissinstans

Angående remissen om

Detta gäller remissvar på ”Järnvägsplan för utbyggnad av Mälarbanan, delen Spånga- Barkarby i Stockholms kommun, begäran om fastställelse”

Dnr: 123-1227/2015

Remisstiden sträcker sig till den 7 september, vilket vi ber er respektera. Om det av några skäl inte är möjligt för er att inkomma med svar inom utsatt tid måste en kontakt tas med den för ärendet ansvariga personen på roteln.

Ansvarig handläggare/borgarrådssekreterare på Trafikroteln är Thomas Karlsson, tfn 08-50829630.

Remissvar skickas till:

- Trafikroteln i **digital form (word/excel)**. Ange KS:s diarienummer som namn på ärenderubrik. Ex: KS 314-331-2004
- KF/KS kansli i **pappersform**.

Bilagga **inte** remissunderlaget. Det finns redan diariefört i kommunstyrelsens diarium.

Häfta **inte** ihop handlingarna.

Adresserna är följande:

Rotelns e-post: Funktion SLK RVII-remissvar eller
RVII-remissvar.SLK@stockholm.se

KF/KS kansli, Stadshuset, 105 35 STOCKHOLM

Med vänliga hälsningar

Trafikroteln



Remitteringsmapp

Ärende:

Inkom till KF/KS kansli den 2015-08-07

Behandling i övrigt:

För yttrande senast: 2015-09-07

För yttrande senast: 2015-09-07

Stadsdelsnämnderna	Facknämnderna	Övriga
Spånga-Tensta	EXPLN MHN SBN TN	SLK

MälarÄrendenummer
TRV 2015/58740
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2015-08-05
Sidor
1(1)



TRAFIKVERKET

Stockholm Stad, Stadsledningskontoret
105 35 Stockholm

Kopla till:
Diariet

STOCKHOLMS STAD Kommunstyrelsen Registraturet	
Ink.	2015 -08- 07
Dnr:	123-1227/2015
Till:	R.VI

Järnvägsplan för utbyggnad av Mälarbanan, delen Spånga – Barkarby inom Stockholms kommun

Trafikverket Region Stockholm, projekt Mälarbanan, har överlämnat järnvägsplanen till Trafikverket för fastställelseprövning. De synpunkter som kom in under järnvägsplanens granskning har kommenterats av Trafikverket Region Stockholm, projekt Mälarbanan, i ett granskningsutlåtande. Länsstyrelsen i Stockholms län har i ett yttrande tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Ni får nu tillfälle att ta del av de nämnda handlingarna och möjlighet att framföra ytterligare synpunkter innan beslut fattas.

Eventuella synpunkter ska ha kommit in senast den 7 september 2015 till:

Trafikverket Ärendemottagningen
Planprövning
Box 810
781 28 Borlänge

Med vänlig hälsning

Lars Segerman,
Projektledare järnvägsplaner projekt Mälarbanan

Bilagor

1. Begäran om fastställelse, Region Stockholm, 2015-08-05
2. Granskningsutlåtande, 2015-04-15
3. Yttrande, Länsstyrelsen i Stockholm, 2015-07-30

(

(

(

(

Ärendenummer
TRV 2015/58740
Ert ärendenummer
(Motpartens ärendeID NY)

Dokumentdatum
2015-08-05
Sidor
1(1)



Trafikverket
Juridik och planprovning
781 89 BORLÄNGE

Kopia till:
Diariet

Begäran fastställelse

Utbyggnad av Mälarbanan, delen Spånga-Barkarby i Stockholms kommun, Stockholms län.

Trafikverket Region Stockholm begär härmed fastställelseprövning av järnvägsplan för ovanstående projekt. Planen omfattar en utbyggnad från två till fyra spår på Mälarbanan, delen Spånga-Barkarby. Planen är projekterad av Atkins och är daterad februari 2015.

Kostnaden för de åtgärder som ingår i planen har beräknats till 1 000 mnkr (inkl. marklösenkostnader och administration) i 2014 års prisnivå. Objektet ingår i nationell plan 2014-2025 med planerad byggstart 2016.

Kungörelse i detta ärende bör ske i Post- och Inrikes Tidningar samt i lokaltidningen Mitt i Västerort. Vi önskar att ni sänder ett eventuellt beslut om fastställelse jämte beslutsunderlag till Trafikverket Projekt Mälarbanan, Stormbyvägen 2-4, 163 55 Spånga. Dessutom önskas beslutet i digital form till Lars Segerman, lars.segerman@trafikverket.se

Solna 2015-08-05

Anders Kindmark
Tf Chef Planering, Region Stockholm

Bilagor:

- 1 Järnvägsplan, 2 ex
- 2 Pärm innehållande formaliahandlingar järnvägsplan
- 3 Pärm innehållande övrigt material vid fastställelseprövning

(

(

(

(

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
{Projektnummer}

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
1(45)



Kopla till:
Diariet

Granskningsutlåtande över, till Trafikverket Region Stockholm, inkomna yttranden rörande järnvägsplan för anläggning/ombyggnad av Mäljarbanan delen Spånga - Barkarby i Stockholms kommun, Stockholms län.

Innehåll

Svenska bostäder	3
Örjan 4, km 10 + 940, Stockholms kommun	3
Torbjörn Fors, Spånga, Stockholms kommun	4
Benjamin Aktas	4
Gunnebo 11, km 11 + 850 Stockholms kommun	5
Djärv 23, km 12 + 030, Stockholms kommun	5
Domnarvet 14, km 12 + 960, Stockholms kommun	6
Naturvårdsverket	7
Transportstyrelsen	7
Polisen	7
Hedvig 15, km 11 + 720, Stockholms kommun	8
Fortifikationsverket	8
Hedvig 21, km 11 + 650, Stockholms kommun	9
Visäte 8, km 11 + 850, Stockholms kommun	10
Fortum Distribution AB	11
Visäte 11 och 13, km 11 + 870, Stockholms kommun	12
Sundbybergs stad	13
Hedvig 16, km 11 + 600, Stockholms kommun	13
Torun 52 och Öper 19, km 11 + 660 resp. 12 + 200, Stockholms kommun	14
Öper 18, km 12 + 150, Stockholms kommun	15
Torun 40, km 11 + 560, Stockholms kommun	16
Lunda företagsgrupp	18
Svenska kraftnät	18
Bromstens villaägareförening	19
Hedvig 21, km 11 + 650, Stockholms kommun	19

TMALL 0113 Mall Granskningsutlåtande ver. 1.0

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
2(45)



TRAFIKVERKET

Öper 8, km 12 + 200, Stockholms kommun.....	20
Hans Hellström	22
Spånga Företagareförening.....	22
Enköpings kommun	23
Gunhild 3, Koplex i Storstockholm AB, km 10 +960, Stockholms kommun.....	23
Torun 38, km 11 + 520, Stockholms kommun.....	24
Astrid 5, km 11 + 200, Stockholms kommun.....	26
SGU.....	26
Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (SL)	26
Vattenfall	29
Astrid 7, 10, 17 och Inga 7, km 11 + 200, Stockholms kommun.....	29
Strålsäkerhetsmyndigheten	31
Ferdinand 9, km 10 + 600, Stockholms kommun.....	31
Domnarvet 16, 34 och 40, km 12 + 400 – 13 + 100, Stockholms kommun	33
Domnarvet 18 och 36, km 12 + 800, Stockholms kommun	34
Statens Geotekniska institut	37
Storstockholms brandförsvaret.....	38
Stockholms stad	41

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
3(45)



TRAFIKVERKET

Atkins Sverige AB har projekterat systemhandlingen och tagit fram järnvägsplanen, WSP Sverige AB har tagit fram miljökonsekvensbeskrivning. Granskningshandlingen är daterad 2015-04-15. Länsstyrelsen i Stockholms län har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen 2014-07-03. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 14-17§§ förordning om byggande av järnväg (SFS 2012:708). Kungörandet har skett 2015-01-22 i Dagens Nyheter och 2015-01-20 i Lokaltidningen Mitt i Västerort samt i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningstiden har varit från 2015-01-26 till och med 2015-02-23. Några myndigheter har begärt och beviljats anstånd med att lämna in yttrande. Sista yttrandet, från Stockholms stad, inkom 2015-03-19.

Med anledning av granskningen har 44 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1-44, yttrande nr 21 och 22 har samma lydelse och har inkommit dels genom vanlig post men även via e-post. Riksantikvarieämbetet har kommit in för sent med sitt yttrande och tas därför inte upp som ett yttrande, i skrivelsen avstår Riksantikvarieämbetet från att lämna synpunkter.

I de fall då yttrande avser viss fastighet anges den ungefärliga längdsektion på plankartor vid vilken fastigheten är belägen.

Svenska bostäder

Företrädare	Hasse Nordin
Namn	Svenska bostäder
Adress	Box 95, 162 12 Vällingby

1 Svenska bostäder har inget i dagsläget att erinra mot järnvägsplan för Mälärbanan ombyggnad av bandel 445.

Örjan 4, km 10 + 940, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel	Per Holmgren ½, Jenny Annika Katarina Källström ½
Namn	Per Holmgren
Adress	Stinsbacken 5, 163 55 Spånga

I yttrandet framförs följande:

2 Bullerskydd: Per Holmgren undrar vad som egentligen gäller kring hur merbullret ska åtgärdas. Per Holmgren vill absolut inte bli utsatt för mer buller ifrån närmiljön än vad som finns där idag då han och hans familj upplever att banan redan idag bullrar en del och att få mer buller därifrån anser han är oacceptabelt.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

2 Bullerskydd: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Enligt beräkningar kommer fastigheten Örjan 4 att utsättas för något högre bullervärden vid fullt utbyggd bana år 2030. Fastighetsägarna kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
(Projektnummer)

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
4(45)



bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Torbjörn Fors, Spånga, Stockholms kommun

Namn	Torbjörn Fors
Adress	Spånga

I yttrandet framförs följande:

3 Nordlig entré: Torbjörn Fors tycker att en till utgång västerut skulle byggas i samband med att plattformen breddas och förlängs pga av att det skulle gynna många som bor åt det hållet.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

3 Nordlig entré: Trafikverket kommer att bygga stationsanläggningen på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Det är inte Trafikverket som avgör frågan om nordlig entré.

För närvarande har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen yttrat sig och bedömt att resandeunderlaget är för litet för att motivera en bemannad entré. Stationsentréer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

Benjamin Aktas

Namn	Benjamin Aktas
Adress	

I yttrandet framförs följande:

4.1 Tunnel eller övergång för trafik nordlig riktning: Benjamin Aktas vill att det byggs en tunnel eller övergång i nordlig riktning för både gång- och trafikväg. Han anser att det är en vidrig miljöförstörelse att varje dag åka runt flera kilometer för att ta sig till ex. skolor på andra sidan.

4.2 Nordlig entré: Benjamin Aktas vill att en ny spärr byggs i nordlig riktning.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

4.1 Tunnel eller övergång för trafik nordlig riktning: Trafikverket råder inte över kommunal trafikplanering. Trafikverket kommer att bygga järnvägen på så sätt att en framtida gång- och cykelbro möjliggörs.

4.2 Nordlig entré: Trafikverket kommer att bygga stationsanläggningen på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Det är inte Trafikverket som avgör frågan om nordlig entré.

För närvarande har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen yttrat sig och bedömt att resandeunderlaget är för litet för att motivera en bemannad entré. Stationsentréer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
5(45)



TRAFIKVERKET

Gunnebo 11, km 11 + 850 Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel BRF Solrosen 1, 1/1

Namn Ebba Modén

Adress Salagatan 22, Spånga

I yttrandet framförs följande:

5 Nordlig entré: Ebba Modén framför att en västlig uppgång mot Lundahället skulle underlätta mycket för boende i bostadsrättshuset och radhusen. Hon säger vidare att det är 700 m till pendeltågstationens entré och att det är för långt att gå om man är gammal, handikappad eller går med kryckor/rullator. Många väljer därför att ta bilen in till stan. Det är för besvärligt att ta buss 517 till stationen – man ska upp och ned på den och över trottoarkanter som inte är avfasade. Därför vore det bra med en handikappanpassad entré i höjd med Tennishallen.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

5 Nordlig entré: Trafikverket kommer att bygga stationsanläggningen på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Det är inte Trafikverket som avgör frågan om nordlig entré utan Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen.

För närvarande har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen yttrat sig och bedömt att resandeunderlaget är för litet för att motivera en bemannad entré. Stationsentréer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

Djäv 23, km 12 + 030, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel Mats Webjörn 1/2, Ingmari Johansson Webjörn 1/2

Namn Mats Webjörn

Adress Solhemsbackarna 75A, 163 56 Spånga

I yttrandet framförs följande:

6 Kurvrätning vid Solhemsbackarna: Mats Webjörn menar att han inte kan förstå hur Trafikverket kan motivera en kurvrätning som innebär att spåren flyttas närmare bostadsområdet Solhemsbackarna eftersom detta kommer att öka bullerstörningen i bostadsområdet. Mats Webjörn anser vidare att tågen knappast kan köra fortare än vad de gör idag på sträckan eftersom stationen ligger i direkt anslutning till kurvrätningen.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

6 Kurvrätning vid Solhemsbackarna: Kurvrätningen vid Solhemsbackarna är nödvändig för att uppnå de hastighetskrav som ställs på Trafikverkets nya järnvägsanläggning. Fastighetsägarna kommer att erbjuda bullerskydd i form av uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdet 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
{Projektnummer}

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
6(45)



Domnarvet 14, km 12 + 960, Stockholms kommun

Tomträttshavare /Andel Brf Lunda Industriby nr 2 1/1

Namn Niclas Dahllöf

Adress Brf Lunda Industriby nr 3, Box 8233, 163 08 Spånga

I yttrandet framförs följande:

7.1 Buller och vibrationer: Niclas Dahllöf framför att hyresgästerna redan idag upplever problem med ljud och vibrationer från järnvägstrafiken och undrar hur det kommer att bli när trafiken utökas med ytterligare spår.

7.2 Åtgärds kostnader för att minska påverkan av buller och vibrationer: Vidare undrar Niclas Dahllöf om Trafikverket kommer att stå för kostnader som kan uppstå för att få ner ljud och vibrationer i fastigheten.

7.3 Åtgärds kostnader för sättningar: Niclas Dahllöf undrar om Trafikverket kommer att stå för kostnader som kan uppstå om sättningarna i marken skadar byggnader på Domnarvet 14.

7.4 Bedömning av skicket på byggnaden: Niclas Dahllöf anser att Trafikverkets bedömning av byggnadens skick är oacceptabel och menar vidare att byggnaden är i toppskick i förhållande till sin ålder. Om Trafikverket bedömer skicket efter klotter så har samtliga fastigheter som ligger efter en järnväg i Stockholmsregionen problem.

7.5 Konsekvensanalys påverkan på fastigheten: Niclas Dahllöf frågar om det gjorts någon konsekvensanalys om hur de kommande förändringarna kommer att påverka fastigheten Domnarvet 14.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

7.1 Buller och vibrationer: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Mätning av vibrationer har utförts på utvalda ställen längs med sträckan. En riskanalys görs under byggtiden. Besiktning inför sprängning sker i enlighet med Svensk standard. Kontroll görs av särskilt vibrationskänslig verksamhet. Trafikverket, Projekt Mälarbanan kommer i första hand att utföra förebyggande åtgärder under byggtiden för att minimera negativ påverkan på människor, byggnader och miljö. En fastighetsägare är också skyldig att medverka till skademinimering.

Fler tåg innebär fler tillfällen med vibrationer samtidigt som underbyggnaden blir bättre vilket ger lägre vibrationer. Resultatet är svårt att bedöma med exakthet, situationen bedöms inte bli sämre än i dag.

Enligt de beräkningar som utförts kommer ljudnivån att öka. Fastighetsägaren kommer att erbjudas fasadåtgärder för arbetslokaler (sk8 på plankartan). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdet 60 dB(A) maximalnivå inomhus för arbetslokaler (tyst verksamhet) inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

7.2 Åtgärds kostnader för att minska påverkan av buller och vibrationer: Trafikverket kommer att stå för de åtgärds kostnader som uppstår på grund av att fastighetsägaren och Trafikverket kommer överens om att åtgärda fasader (i praktiken är det i normalfallet utbyte av fönster som är fasadåtgärden), i enlighet med ovanstående 7.1. Trafikverket kommer, i normalfallet, att anlita en egen entreprenör som genomför åtgärden och därmed också stå för entreprenörens kostnader.

7.3 Åtgärds kostnader för sättningar: För eventuella samband mellan järnvägstrafiken och en skada gäller reglerna i miljöbalken. Den skadelidande ska kunna visa att det finns ett orsakssamband

Trafikverket
Projekt Mälarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
7(45)



TRAFIKVERKET

mellan skadan och järnvägen och att skadan inte bör tålas. När det gäller byggnaden på fastigheten Domnarvet 14 bedömer Trafikverket att det är mycket låg sannolikhet att den ska kunna utsättas för så höga vibrationsnivåer från järnvägen, eller under byggtiden, att den skulle kunna komma till skada.

Beroende på grundläggningssätt är byggnader mer eller mindre känsliga för vibrationer. Om byggnaden inte är grundlagd på lera bör vibrationer från järnvägen inte kunna påverka varken komforten i närmvård omfattning för människor som vistas i byggnaden eller skada byggnaden. För att byggnader ska komma till skada krävs mycket höga vibrationsnivåer. Detta gäller även för indirekta vibrationer, dvs. när vibrationer orsakar sättningar som i sin tur ger skador. Den vibrationsnivå som krävs för byggsador är i storleksordningen 10 till 100 gånger större än de värden som ger komfortstörningar för människor.

7.4 Bedömning av skicket på byggnaden: Kommentaren i dokument 9907-05-025 sid 24 är olyckligt formulerad. Självklart kan inte Trafikverket, projekt Mälarenbanan, bedöma en byggnad utifrån ev. klotter på fasader. Formuleringen kommer inte att ha någon som helst betydelse för ev. förebyggande åtgärder eller annat som kan uppkomma under eller efter byggtiden. Som underlag för åtgärder måste en helt annan besiktning och utredning genomföras.

7.5 Konsekvensanalys påverkan på fastigheten: Någon specifik konsekvensanalys för Domnarvet 14 har inte gjorts. Däremot har hela sträckan analyserats utifrån buller, vibrationer, säkerhet mm vilket i sin tur bl.a. har lett till den järnvägsplan som nu är under granskning. Järnvägsplanen ska sedan fastställas och bl.a. utgöra underlag för eventuella åtgärder på de fastigheter som ligger inom järnvägens påverkansområde. En mer ingående analys kommer att utföras med hänsyn till risk och buller för Domnarvet 14.

Naturvårdsverket

Företrädare	Jörgen Sundin
Namn	Naturvårdsverket
Adress	106 48 Stockholm

8 Naturvårdsverket avstår från möjligheten att inkomma med synpunkter.

Transportstyrelsen

Företrädare	Pär Norling, Sektionschef
Namn	Transportstyrelsen
Adress	Väg- och järnvägsavdelningen, Box 267, 781 23 Borlänge

9 Transportstyrelsen lämnar inga synpunkter i ärendet.

Polisen

Företrädare	Hans Nilsson, kommissarie
Namn	Polismyndigheten, Polisregion Stockholm, Polisområde Västerort.
Adress	

10 Polisen har inget att erinra mot det lagda förslaget.

Trafikverket
Projekt Mälarenbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälarenbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
8(45)



Hedvig 15, km 11 + 720, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel	Brf Solgläntan 1 1/1
Namn	Angelica Broman Ordförande Brf Solgläntan 1
Adress	Bennebolsgatan 34, 163 50 Spånga

I yttrandet framförs följande:

11.1 Bullerskydd: Angelica Broman framför att stödmur som fungerar som bullerdämpande skärmar behövs även mot andra sidan av järnvägen, dvs. mot Bromstensvägen, eftersom det bor väldigt många i de nya bostadshusen på Bennebolsgatan och Salagatan som störs av tågtrafiken. Det är av yttersta vikt att Trafikverket räknar med detta i planerna. Föreningen tycker att Trafikverket även bör räkna in bullerdämpande stödmurar längs Förbifart Stockholm.

11.2 Nordlig entré: Angelica Broman menar att Trafikverket i samband med ombyggnaden av Mäljarbanan borde göra ytterligare en passage till perrongen, vid Tennishallen. I nuläget finns bara en ingång även fast både Spånga och Bromsten växer och en rad nya bostäder byggs. Det blir ofta fullt och svårt att ta sig fram i rusningstid. Man köar vid spärrarna och längs trapporna för att ta sig ut, om någon olycka skulle hända vore det svårt att evakuerapersoner. Vidare så sliter det mycket på befintliga trappor och ingångar. Om Trafikverket gjorde en bro eller tunnel för att gå in på perrongen från Bennebolsgatan så skulle det sprida ut människor och inte bli så trångt i trapporna vid den ingång/utgång som nu finns.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

11.1 Bullerskydd: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

De bulleråtgärder som föreslås i planen är de åtgärder som bedömts som mest effektiva. Skärmar nära järnvägen kan inte dämpa bullret i önskvärd omfattning pga. bullrets egenskaper i form av en vågrörelse. Husen på Bennebolsgatan/Salagatan kan inte skämmas av i tillräcklig omfattning med skärmar som är av samma höjd som på norra sidan om järnvägen, det skulle krävas skärmar som är mycket höga och som inte skulle kunna accepteras utifrån andra aspekter.

Enligt beräkningar kommer vissa byggnader på fastigheten Hedvig 15 att utsättas för något högre bullervärden vid fullt utbyggd bana år 2030. Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

11.2 Nordlig entré: Trafikverket kommer att bygga stationsanläggningen på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Det är inte Trafikverket som avgör frågan om nordlig entré.

För närvarande har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen yttrat sig och bedömt att resandeunderlaget är för litet för att motivera en bemannad entré. Stationsentréer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

Fortifikationsverket

Företrädare Anders Ingelmark, tf C stra

Namn Fortifikationsverket

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
9(45)



TRAFIKVERKET

Adress 631 89 Eskilstuna

12 Fortifikationsverket har som fastighetsägare inget att erinra mot det av Trafikverket upprättade förslaget till järnvägsplan. Vad gäller den samlade hänsynen avseende totalförsvarets verksamhet hänvisar Fortifikationsverket till Försvarsmakten.

Hedvig 21, km 11 + 650, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel	Brf Liv 1/1
Namn	Anette Lindblom ordförande i Brf Liv
Adress	Bennebolsgatan 22, 163 50 Spånga

I yttrandet framförs följande:

13.1 Bullerskydd: Anette Lindblom framför att stödmur som fungerar som bullerdämpande skärmar behövs även mot andra sidan av järnvägen, dvs. mot Bromstensvägen, eftersom det bor väldigt många i de nya bostadshusen på Bennebolsgatan och Salagatan som störs av tågtrafiken. Det är av yttersta vikt att Trafikverket räknar med detta i planerna. Föreningen tycker att Trafikverket även bör räkna in bullerdämpande stödmurar längs Förbifart Stockholm.

13.2 Nordlig entré: Anette Lindblom menar att Trafikverket i samband med ombyggnaden av Mälarbanan borde göra ytterligare en passage till perrongen, vid Tennishallen. I nuläget finns bara en ingång även fast både Spånga och Bromsten växer och en rad nya bostäder byggs. Det blir ofta fullt och svårt att ta sig fram i rusningstid. Man köar vid spärarna och längs trapporna för att ta sig ut, om någon olycka skulle hända vore det svårt att evakuerapersoner. Vidare så sliter det mycket på befintliga trappor och ingångar. Om Trafikverket gjorde en bro eller tunnel för att gå in på perrongen från Bennebolsgatan så skulle det sprida ut människor och inte bli så trångt i trapporna vid den ingång/utgång som nu finns.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

13.1 Bullerskydd: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spåraturen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

De bulleråtgärder som föreslås i planen är de åtgärder som bedömts som mest effektiva. Skärmar nära järnvägen kan inte dämpa bullret i önskvärd omfattning pga. bullrets egenskaper i form av en vågrörelse. Husen på Bennebolsgatan/Salagatan kan inte skämmas av i tillräcklig omfattning med skärmar som är av samma höjd som på norra sidan om järnvägen, det skulle krävas skärmar som är mycket höga och som inte skulle kunna accepteras utifrån andra aspekter.

Enligt beräkningar kommer vissa byggnader på fastigheten Hedvig 21 att utsättas för något högre bullervärden vid fullt utbyggd bana år 2030. Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Förbifartens bullerdämpande åtgärder kommer att samordnas med projekt Mälarbanan.

13.2 Nordlig entré: Trafikverket kommer att bygga stationsanläggningen på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Det är inte Trafikverket som avgör frågan om nordlig entré.

För närvarande har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen yttrat sig och bedömt att resandeunderlaget är för litet för att motivera en bemannad entré. Stationsentréer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

TIMALL 0113 Mall Granskningsutlåtande ver. 1.0

Trafikverket
Projekt Mälarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
10(46)



TRAFIKVERKET

Visäte 8, km 11 + 850, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel	Per Bäck 1/1
Namn	Per Bäck
Adress	Solhemsbackarna 125, 163 56 Spånga

I yttrandet framförs följande:

14.1 Ny störningszon pga. att järnvägens flytt inte är hanterad: Per Bäck påpekar att genom att järnvägen flyttas kommer fler fastigheter beröras av den särskilda störningszon av 30 meter som genom lagstiftningen får anses finnas kring en järnväg. Inom denna zon rekommenderas ej ny bebyggelse och Trafikverket får själva veto beträffande t.ex. Attefallshus. Att kunna bygga ut i enlighet med byggrätten är avgörande för fastighetens ekonomiska värde. Det är också väsentligt att Trafikverket även i framtiden står för de merkostnader som uppkommer vid ny bebyggelse eller via engångsbelopp kompensera fastighetsägarna för värdeförlusten.

14.2 Bullerskärmar borde vara högre: Per Bäck menar att det är sannolikt att Trafikverket skulle kunna uppfylla lagstadgade riktvärden för maximalt buller i utomhusmiljön i betydligt större utsträckning om 4,6 meterskärmar väljs. Trafikverket har heller inte redovisat konkreta alternativa förslag till hur kraven annars skall uppfyllas; varför skärmhöjden 4,6 meter bör väljas istället för 3,0 meter långa Solhemsbackarna.

14.3 Ny gc-passage vid Finspångsgatan: Per Bäck berättar att det är 1,5 kilometer mellan gångpassagen vid Spånga station och gångpassagen vid Hjulsta – Lunda. På sydvästra sidan om spåren, ungefär mitt emellan dessa passager ligger flera skolor som skulle behöva bättre samband med den nordöstra sidan. Både för dess naturområden och för de elever som bor på den sidan. En nordlig stationsuppgång, att använda som passage skulle underlätta inte minst för barnen då de skulle komma till en säkrare trafikmiljö än bussgatan genom Spånga.

Per Bäck förordar ett ännu bättre alternativ ur barnperspektiv nämligen en passage, gc-tunnel, under järnvägen mitt emellan de ovan nämnda passagera. Efter samrådet har man just här, på järnvägens sydvästra sida placerat en gc-väg som svänger upp mot Finspångsgatan. Om denna gc-väg också kunde anslutas gc-vägarna (Lekparksvägen) på spårens nordostsida via en järnvägsundergång skulle skolvägen förbättras påtagligt.

14.4 Projektet borde tillåtlighetsprövas: Per Bäck skriver att fyra spår avsedda för regionaltåg i hög hastighet kommer att påverka järnvägens omgivning påtagligt, samt menar att det inte ens är säkert att Trafikverket kan klara att uppfylla krav på buller och miljö. Det har funnits alternativa sträckningar, inte minst tunnel under Kista, som dessutom skulle medfört väsentliga tillkommande nyttor. Per Bäck anser därför att aktuell järnvägsplan borde vara föremål för tillåtlighetsprövning.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

14.1 Ny störningszon pga. att järnvägens flytt inte är hanterad: De fastighetsägare vars fastigheter drabbas av ett direkt markintrång kommer att erhålla ersättning med minskningen i marknadsvärdet. Vissa fastigheter kommer att drabbas av påverkan pga. av buller som överstiger riktlinjerna för väsentlig ombyggnad av järnväg. Dessa fastighetsägare kommer att erbjudas åtgärder, bl.a. Visäte 8.

När det gäller bygglov eller uppförande av Attefallshus lägger Trafikverket inte in sitt veto om det inte finns skäl till det. Urspråningsrisken, bullerpåverkan och påverkan på järnvägen är det som i normalfallet brukar utgöra hinder för att bygga i närheten av järnvägar. Utifrån den beskrivning som ges av Per Bäck och övrig information som föreligger hos projekt Mälarbanan kan Trafikverket i dag inte se att det uppstår en sådan stor skada eller olägenhet på Visäte 8 att järnvägsplanen inte kan

Trafikverket
Projekt Mälarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 – 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
11(45)



TRAFIKVERKET

genomföras på det sätt som granskningsunderlaget visar. Det finns alltså inte skäl att vidta några åtgärder i järnvägsplanen med anledning av det Per Bäck framför.

När det gäller övriga skador med anledning av utbyggnaden eller framtida drift av Mäljarbanan hanteras de enligt miljöbalken eller skadeståndslagens regler, det krävs bl.a. att skadan har uppstått, att det finns ett samband med Mäljarbanan och att skadan skäligen inte bör tålas. Krav på ersättning hanteras inte i en järnvägsplaneprocess, i processen hanteras avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen. Per Bäck måste, för att kunna erhålla ersättning, därför ta kontakt med Trafikverket och ange sina skäl för ersättning och storleken på den ekonomiska förlust han anser sig vara drabbad av, Trafikverket kommer därefter att ta ställning till om ersättningsgill skada har uppstått.

14.2 Bullerskärmar borde vara högre: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Vid bedömningen av valet av bullerskärm finns flera faktorer som ska vägas in. Höga bullerskärmar påverkar bullret i positiv riktning men det måste vägas mot den totala effekten. Dels hur stor effekt som erhålls på omgivningen, men också kostnader och miljö. Effekten av högre bullerskärmar vid Solhemsbackarna blir inte så stor att inga eller begränsade åtgärder behöver vidtas lokalt på fastigheterna. De flesta lokala åtgärder på fastigheterna som nu planeras skulle också behöva göras för det fall att bullerskärmen höjs till 4,6 m. Höga bullerskärmar ger här alltså inte den önskade effekten i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för när lokala åtgärder bör övervägas.

Mycket höga bullerskärmar blir också oftast negativt för landskapsbilden. De blir dyrare att bygga och sköta och kostar mycket i förhållande till den effekt de ger i detta sammanhang.

Enligt beräkningar kommer fastigheten Visäte 8 att utsättas för högre bullervärden vid fullt utbyggd bana år 2030. Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

14.3 Ny gc-passage vid Finspångsgatan: Trafikverket råder inte över kommunal trafikplanering. Trafikverket kommer att bygga järnvägen på så sätt att en framtida gång- och cykelbro möjliggörs vid nordvästra delen av den framtida stationen.

14.4 Projektet borde tillåtlighetsprövas: Lagstiftningen för planering av transportinfrastrukturen ändrades under 2012 så att det inte längre är obligatoriskt att tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken ska ske vid större järnvägsutbyggnader. Fortsättningsvis bör endast vissa projekt tillåtlighetsprövas. Dessa utgörs av – Projekt med alternativa sträckningar eller utformningar. – Projekt med många motstridiga synpunkter på val av lokalisering samt flera starka och svårförenliga intressen. – Stora tekniskt komplicerade projekt med betydande risker. Trafikverket har bedömt att utbyggnaden av Mäljarbanan sträckan Tomtebodavägen – Barkarby inte behöver tillåtlighetsprövas.

Fortum Distribution AB

Företrädare	Bo Alfredsson, Nätplanering
Namn	Fortum Distribution AB
Adress	Fortum Distribution AB, 631 89 Eskilstuna

I yttrandet framförs följande:

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 – 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
{Projektnummer}

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
12(45)



TRAFIKVERKET

15.1 Kostnadsbärare vid åtgärder i befintliga anläggningar: Fortum Distribution AB menar att åtgärder i Fortum Distribution AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum Distribution AB samt bekostas av byggherren.

15.2 Åtgärder och samråd i byggskedet: Fortum Distribution AB framhåller att Fortum Distribution AB har befintliga ledningar på sträckan som kommer att beröras om planen genomförs. Ledningarna får inte skadas under byggnationen och framtida åtkomst måste säkerställas. Åtgärder skall ske i samråd mellan Trafikverket och Fortum Distribution AB, säkerställa att åtkomst och normenliga avstånd beaktas samt att skador på korsande och närliggande ledningar ej uppstår.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

15.1 Kostnadsbärare vid åtgärder i befintliga anläggningar: Kostnadsbärare kan vara både Trafikverket och ledningshavare beroende på dels tidigare men också kommande överenskommelser. Det går inte att i förväg i detalj bestämma detta.

15.2 Åtgärder och samråd i byggskedet: Samråd och överenskommelser kommer att ske före och under byggskedet. Trafikverket har för avsikt att med samtliga berörda ledningsägare träffa avtal, avseende projektering och utförande av åtgärder på befintliga ledningar, i samband med järnvägens utbyggnad. Trafikverket kommer att i största möjliga mån därigenom säkerställa att inga ledningar skadas, att framtida åtkomst säkerställs och att normenliga avstånd beaktas.

Visäte 11 och 13, km 11 + 870, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel	Kjell Björkman 1/1
Namn	Kjell Björkman
Adress	Solhemsbackarna 121, 163 56 Spånga

I yttrandet framförs följande:

16 Bullerskydd: Kjell Björkman yrkar, med anledning av att den redan idag höga bullernivån från tågtrafiken kommer att mer än fördubblas efter utbyggnaden av Mälarbanan, om följande åtgärder för sin fastighet: - Högt buller plank 4 meter vid järnvägen. - Bullerplank vid den uteplats som vetter mot järnvägen i genomskinligt plexiglas. - Byte av fönster till bullerdämpande 4 - glasfönster.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

16 Bullerskydd: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårbusen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Vid bedömningen av valet av bullerskärm finns flera faktorer som ska vägas in. Höga bullerskärmar påverkar bullret i positiv riktning men det måste vägas mot den totala effekten. Dels hur stor effekt som erhålls på omgivningen, men också kostnader och miljö. Effekten av högre bullerskärmar vid Solhemsbackarna blir inte så stor att inga eller begränsade åtgärder behöver vidtas lokalt på fastigheterna. De flesta lokala åtgärder på fastigheterna som nu planeras skulle också behöva göras för det fall att bullerskärmen höjs till 4,0 m. Höga bullerskärmar ger här alltså inte den önskade effekten i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för när lokal åtgärd på fastigheterna bör övervägas.

Mycket höga bullerskärmar blir också oftast negativt för landskapsbilden. De blir dyrare att bygga och sköta och kostar mycket i förhållande till den effekt de ger i detta sammanhang.

Enligt beräkningar kommer fastigheten Visäte 11 och 13 att utsättas för högre bullervärden vid fullt utbyggd bana år 2030. I järnvägsplanen kan inte detaljerna, såsom plexiglas, för utformning av bullerskydd fastställas. Detta kommer att utformas individuellt i samråd med fastighetsägaren.

TMALL 0113 Mall Granskningsutlåtande ver. 1.0

Trafikverket
Projekt Mälarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
13(46)



TRAFIKVERKET

Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Sundbybergs stad

Företrädare	Jonas Nygren, kommunstyrelsens ordförande
Namn	Sundbybergs stad
Adress	172 92 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

17.1 Miljöföreningar: Kommunstyrelsens ordförande Jonas Nygren upplyser om att Sundbybergs stad tidigare har yttrat sig över detaljplan och miljökonsekvensbeskrivning för Mäljarbanans sträckning mellan Barkarby och Spånga. Sundbybergs stad vidhåller tidigare synpunkter och förutsätter att åtgärder för att minimera eventuella miljöföreningar vidtas.

17.2 God dialog: Sundbybergs stad menar att det är viktigt med en fortsatt god dialog mellan Sundbybergs stad, Stockholms stad, Solna stad, Länsstyrelsen i Stockholms län och Trafikverket kring Mäljarbanan utveckling.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

17.1 Miljöföreningar: Trafikverket tar problem med miljöföreningar på största allvar och har tagit fram en miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen har 2014-07-03 godkänt miljökonsekvensbeskrivningen.

17.2 God dialog: Trafikverket kommer fortsatt att verka för en god dialog med mellan Sundbybergs stad, Stockholms stad, Solna stad och Länsstyrelsen i Stockholms län.

Hedvig 16, km 11 + 600, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel	Brf Solängen 1/1
Namn	Henrik Rudolfsson, ordförande och Sten Lundqvist, kontaktperson
Adress	Bennebolsgatan 18, 163 50 Spånga

I yttrandet framförs följande:

18 Bullerstörningar: Brf Solängen framför att en av deras byggnader, Bennebolsgatan 16 – 18 ligger på södra sidan av spåren med långsidan mot Bromstensvägen och den nuvarande järnvägssträckningen. Alla fönster på husets långsida och gavel har 4-glasfönster, vilket dämpar bullret från järnväg och gata. Brf Solängen kan inte acceptera förhöjda bullernivåer inomhus. Vidare påpekar Brf Solängen att förhöjda bullernivåer kommer att uppstå på innergården med lekplatser, parkbänkar mm vilket gör det svårt för barn och de många äldre i vår förening att vistas på gården.

I den särskilda utredning som Trafikverket genomfört nämns flera olika metoder att dämpa buller. Ingen av dessa förefaller vara aktuella på södra sidan om spåren. Brf Solängen föreslår vidare att ett bullerskydd uppförs på markutrymmet mellan närmaste spårmitte och de carportar som tillhör bostadsrättsföreningarna närmst efter tennishallen.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
14(45)



Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

18 Bullerstörningar: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

De bulleråtgärder som föreslås i planen är de åtgärder som bedömts som effektiva. Skärmar nära järnvägen kan inte dämpa bullret i önskvärd omfattning pga. bullrets egenskaper i form av vågrörelse. Husen på Bennebolsgatan/Salagatan kan inte skärmars av i tillräcklig omfattning med skärmar som är av samma höjd som på norra sidan om järnvägen, det skulle krävas skärmar som är mycket höga och som inte skulle kunna accepteras utifrån andra aspekter.

Enligt beräkningar kommer vissa byggnader på fastigheten Hedvig 16 att utsättas för något högre bullervärden vid fullt utbyggd bana år 2030. Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

I järnvägsplanen kan inte detaljerna för utformning av bullerskydd fastställas. Detta kommer att utformas individuellt i samråd med fastighetsägaren.

Torun 52 och Öper 19, km 11 + 660 resp. 12 + 200, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel	Hans Antonsson 1/1
Namn	Hans Antonsson
Adress	Solhemsbackarna 220, 163 56 Spånga

I yttrandet framförs följande:

19.1 Bullerskydd: Hans Antonsson anser att bullerplanket ska vara högre än två meter räknat från Parkvägens plushöjd samt att plank plus mur ska börja före nya perrongens slut eftersom buller påverkar hälsan mycket negativt på flera sätt. Hans Antonsson framför att kvaliteten på rälsskarvar och spårväxlar måste höjas för att minimera bullret från dessa. Han undrar vidare om industrispåret till Lunda verkligen behövs.

19.2 Vibrationer: Hans Antonsson framför att det uppstår mycket kraftiga vibrationer i hans hus när tågen passerar. Han skriver vidare att banvallen ligger på gammal å-botten och därför måste byggas om från grunden.

19.3 Utlämnande av underlag och information inför granskningen av järnvägsplan: Hans Antonsson påpekar att Trafikverket projekt Mälarbanan inte lämnar ut miljökonsekvensutredning och riskutredning. Endast dålig och svåräst information har tillhandahållits.

19.4 utstakning och profiler: Hans Antonsson önskar få profiler och utstakning gjord snarast för att allmänheten ska kunna bilda sig en uppfattning om järnvägsplanen.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

19.1 Bullerskydd: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
15(45)



TRAFIKVERKET

Vid bedömningen av valet av bullerskärm finns flera faktorer som ska vägas in. Höga och långa bullerskärmar påverkar bullret i positiv riktning men det måste vägas mot den totala effekten. Dels hur stor effekt som erhålls på omgivningen, men också kostnader och miljö. Effekten av högre bullerskärmar vid Solhemsbackarna blir inte så stor att inga eller begränsade åtgärder behövs vidtas lokalt på fastigheterna. De flesta lokala åtgärder på fastigheterna som nu planeras skulle också behöva göras för det fall att bullerskärmen och förlängs och höjs. Högre och längre bullerskärmar ger här alltså inte den önskade effekten i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för när lokal åtgärd på fastigheterna bör övervägas.

Mycket höga bullerskärmar blir också oftast negativt för landskapsbilden. De blir dyrare att bygga och sköta och kostar mycket i förhållande till den effekt de ger i detta sammanhang.

Enligt beräkningar kommer fastigheterna Torun 52 och Öper 19 att utsättas för högre bullervärden vid fullt utbyggd bana år 2030. Åtgärder kommer att utformas individuellt i samråd med fastighetsägaren. Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

I järnvägsplanen kan inte detaljerna för utformning av exempelvis räls fastställas, däremot strävar Trafikverket alltid efter att hitta effektiva byggnadssätt som begränsar negativ miljöpåverkan.

Trafikverket bestämmer inte om Lunda industrispår ska vara kvar utan hänvisar till Stockholms stad som äger spåren.

19.2 Vibrationer: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Mätning av vibrationer har utförts på utvalda ställen längs med sträckan. En riskanalys görs under byggtiden. Besiktning inför sprängning sker i enlighet med Svensk standard. Kontroll görs av särskilt vibrationskänslig verksamhet. Trafikverket, Projekt Mäljarbanan kommer i första hand att utföra förebyggande åtgärder under byggtiden för att minimera negativ påverkan på människor, byggnader och miljö. En fastighetsägare är också skyldig att medverka till skademinimering.

Fler tåg innebär fler tillfällen med vibrationer samtidigt som underbyggnaden blir bättre vilket ger lägre vibrationer. Resultatet är svårt att bedöma med exakthet, situationen bedöms inte bli sämre än i dag.

19.3 Utlämnande av underlag och information inför granskningen av järnvägsplan: Hans Antonsson har i sitt yttrade lämnat in samma synpunkter som vid samrådet beträffande underlag och information. Trafikverket anser att underlag och information har lämnats i den omfattning som är normal och nödvändig för att en fastighetsägare ska kunna delta vid samråd och granskning av järnvägsplan.

19.4 Utstakning och profiler: Utstakning och profiler kommer att sättas ut senare i samband med byggstart men är inte en nödvändig eller normal åtgärd för att kunna tillhandahålla ett korrekt granskningsunderlag.

Öper 18, km 12 + 150, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel	Maria Frankel ½, Daniel Frankel ½
Namn	Maria och Daniel Frankel
Adress	Solhemsbackarna 198 B, 163 56 Spånga

I yttrandet framförs följande:

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
16(46)



20.1 Buller: Maria och Daniel Frankel är rejält nedstämnda på grund av den planerade bullerdämpningen. Den ökande tågtätheten kommer att ha en stor negativ påverkan. Det står i MKB:n att bullerplanket som planeras inte hjälper då många fastigheter ligger på en höjd, de undrar därför varför Trafikverket planerar åtgärder som inte hjälper. Vet Trafikverket redan nu att bullerplanken inte kommer att hjälpa borde väl Trafikverket bygga högre bullerplank eller hitta en annan bättre lösning. Maria och Daniel Frankel önskar att Trafikverket gräver ner järnvägen i en tunnel vilket skulle lösa alla bullerproblem för boendemiljön.

20.2 Nordlig entré: Maria och Daniel Frankel framför att MKB:n hade en nordlig övergång som ett av sina förslag på åtgärd kring risken för spårspring. De tycker att det är en åtgärd som verkligen borde förverkligas. När perrongen förlängs och så mycket ska byggas om borde det vara en självklarhet, ännu en investering för framtiden.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

20.1 Bullerskydd: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Vid bedömningen av valet av bullerskärm finns flera faktorer som ska vägas in. Höga och långa bullerskärmar påverkar bullret i positiv riktning men det måste vägas mot den totala effekten. Dels hur stor effekt som erhålls på omgivningen, men också kostnader och miljö. Effekten av högre bullerskärmar vid Solhemsbackarna blir inte så stor att inga eller begränsade åtgärder behöver vidtas lokalt på fastigheterna. De flesta lokala åtgärder på fastigheterna som nu planeras skulle också behöva göras för det fall att bullerskärmen och förlängs och höjs. Högre och längre bullerskärmar ger här alltså inte den önskade effekten i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för när lokal åtgärd på fastigheterna bör övervägas.

Mycket höga bullerskärmar blir också oftast negativt för landskapsbilden. De blir dyrare att bygga och sköta och kostar mycket i förhållande till den effekt de ger i detta sammanhang.

Enligt beräkningar kommer fastigheten Öper 18 att utsättas för högre bullervärden vid fullt utbyggd bana år 2030. Åtgärder kommer att utformas individuellt i samråd med fastighetsägaren. Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Trafikverket har under det tidigare arbetet med förstudie och järnvägsutredning studerat olika alternativa lösningar för att bygga ut Mälärbanan, däribland olika varianter av utbyggnad i tunnel. Förutom centrala Sundbyberg har samtliga lösningar med tunnel visat sig vara så dyra att de inte är samhällsekonomiskt motiverade att genomföra.

20.2 Nordlig entré: Trafikverket kommer att bygga stationsanläggningen på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Det är inte Trafikverket som avgör frågan om nordlig entré.

För närvarande har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen yttrat sig och bedömt att resandeunderlaget är för litet för att motivera en bemannad entré. Stationsentréer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

Torun 40, km 11 +560, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel

Leopold Årfors ½ och Lillemor Årfors ½

Trafikverket
Projekt Mälärbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälärbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
17(45)



TRAFIKVERKET

Namn Leopold och Lillemor Årfors
Adress Solskensbrinken 21, 163 56 Spånga

I yttrandet framförs följande:

21 och 22 Bullerskydd: Leopold och Lillemor Årfors berättar att det har framgått vid samrådsmöte i Spånga gällande Mäljarbanan att inget bullerskydd mot Solhöjden kommer att byggas under hänvisning till att fastigheterna där ligger för högt för att ett bullerskydd ska ha effekt. Dock är ju höjdens topografi sådan att fastigheterna belägna vid perrongens slut ligger väsentligt lägre än de övriga. Detta innebär att deras fastighet både ligger närmare och mer i jämnhöjd med järnvägen. Likaså finns där inget av det skogsparti som ger de högre upp belägna fastigheterna visst skydd. Därtill har de fått veta att det lilla de har av växtlighet som skydd mot järnvägen kommer att decimeras; ev. helt försvinna när gång/cykelvägen breddas. Leopold och Lillemor Årfors berättar vidare att de som bor i fastigheterna Solskensbrinken 21/23 (ett parhus) har en nedre del av sina tomter som är användbara för fritidsaktiviteter och nyttoväxter. Själva har de där en mängd bärbuskar och ett par äppelträd och de vistas mycket där. Höjdläget på denna del av deras fastighet ligger nästan i nivå med gångvägen som ska breddas och de skulle definitivt få ett bra skydd av ett bullerplank. I dagsläget anges bullret från järnvägen ligga på ungefär 90 decibel, vilket är potentiellt hörselskadande och med planerad utökad tågtrafik kommer läget att bli än mer utsatt. Kostnadsmissigt kan inte ett förlängt bullerplank vara av sådan art i detta projekt att en förlängning av planket inte kan utföras.

Leopold och Lillemor Årfors yrkar att det planerade bullerskyddet förlängs till att åtminstone inkludera även fastigheterna Solskensbrinken 21/23.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

21 och 22 Bullerskydd: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Vid bedömningen av valet av bullerskärm finns flera faktorer som ska vägas in. Höga och långa bullerskärmar påverkar bullret i positiv riktning men det måste vägas mot den totala effekten. Dels hur stor effekt som erhålls på omgivningen, men också kostnader och miljö. Effekten av längre bullerskärmar vid Solskensbrinken blir inte så stor att inga eller begränsade åtgärder behöver vidtas lokalt på fastigheterna. De flesta lokala åtgärder på fastigheterna som nu planeras skulle också behöva göras för det fall att bullerskärmen och förlängs och höjs. Högre och längre bullerskärmar ger här alltså inte den önskade effekten i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för när lokal åtgärd på fastigheterna bör övervägas.

Mycket höga bullerskärmar blir också oftast negativt för landskapsbilden. De blir dyrare att bygga och sköta och kostar mycket i förhållande till den effekt de ger i detta sammanhang.

Enligt beräkningar kommer fastigheten Torun 40 att utsättas för högre bullernivåer vid fullt utbyggd bana år 2030. Maximalnivån kommer att öka från 87 dB(A) till 89 dB(A) vid fasad, vilket innebär mer än en detekterbar ökning men mindre än en märkbar ökning av bullret. Ekvivalentnivån beräknas öka från 61 till 64 dB(A) vilket brukar upplevas som märkbar ökning. Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Detta kommer att utformas individuellt i samråd med fastighetsägaren. Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Växtlighet kan inte användas som bullerskyddsåtgärd, däremot har det en visuell effekt som gör att bullret upplevs som lägre. Syns inte bullerkällan upplevs den inte som lika påtaglig och växtlighet får därigenom en positiv effekt på bullerupplevelsen.

TMALL 0113 Mail Granskningsutlåtande ver. 1.0

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
18(45)



Hörselskador uppstår beroende på hur många decibel man utsätts för, men även hur lång tid man utsätts för det. Maximala ljudnivån anger den högsta ljudnivån när ett fordon passerar förbi. Detta ljud är dock inte ihållande under lång tid, varvid risk för hörselskador inte bedöms kunna uppstå på grund av passerande tåg.

Lunda företagsgrupp

Företrädare	Håkan Rosander, verksamhetschef
Namn	Lunda Företagsgrupp
Adress	c/o Håkan Rosander, Grävlingvägen 25, 137 56 Bromma

I yttrandet framförs följande:

23 Nordlig entré: Lunda Företagsgrupp ser en nordlig entré till Spånga station som ett mycket viktigt led i att skapa tillgänglighet för personalen vid våra företag ur personlig, klimatmässig och säkerhetsmässig synpunkt. En utgång i norra delen av stationen skulle inte bara göra promenaden till Lunda företagsområde kortare utan också trevligare och säkrare. Detta är argument som är minst lika viktiga som ett kortare avstånd när det gäller för människor att välja färdväg. Eftersom antalet som kan tänkas utnyttja en nordlig entré är viktigt vill vi framhålla att ett antal skolor i området inte nämns i er sammanställning. I skolorna finns sammanlagt 1 181 elever varav flera idag går utmed kraftigt trafikerade gator som flera av dem dessutom måste korsa. En stor del av barnen skulle kunna få en betydligt säkrare och kortare väg till och från sin skola med en nordlig utgång.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

23 Nordlig entré: Trafikverket kommer att bygga stationsanläggningen på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Det är inte Trafikverket som avgör frågan om nordlig entré.

För närvarande har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen yttrat sig och bedömt att resandeunderlaget är för litet för att motivera en bemannad entré. Stationsentréer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

Svenska kraftnät

Företrädare	Malin Werner, avdelningsdirektör och Jens Knutsson samhällsplanerare
Namn	Svenska kraftnät
Adress	Box 1200, Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

24 Planering och projektering i samverkan: Svenska kraftnät framför att de har ledningsrätt för kraftledning som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärder/verksamheter som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten.

Svenska kraftnät önskar att vara med i den fortsatta dialogen så att planering och projektering sker i samverkan. Det är viktigt att hänsyn tas till Svenska kraftnäts 220 kV markkabelförbindelse och hänsyn tas till Svenska kraftnäts planer inom projektet Storstockholm Väst.

Trafikverket
Projekt Mälarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
(Projektnummer)

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
19(45)



TRAFIKVERKET

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

24 Planering och projektering i samverkan: Samråd och överenskommelser kommer att ske före och under byggskedet. Trafikverket kommer att i största möjliga mån därigenom säkerställa att inga ledningar skadas, att framtida åtkomst säkerställs och att normenliga avstånd beaktas. Trafikverket har för avsikt att med samtliga berörda ledningsägare träffa avtal, avseende projektering och utförande av åtgärder på befintliga ledningar, i samband med järnvägens utbyggnad. Det finns också sedan tidigare ett befintligt sk. korsningsavtal mellan Svenska kraftnät och Trafikverket.

Bromstens villaägareförening

Företrädare Bengt Porseby, ordförande och Gunnar Franzén vice ordförande

Namn Bromstens villaägareförening

Adress Fernlundastigen 20, 163 41 Spånga

I yttrandet framförs följande:

25 Vägtunnel: Bromsten villaägareförening framför att de vill att den gc-tunnel som återfinns i detaljplanen men inte i järnvägsplanen och som ligger i höjd med Borghöjdsvägen ska öppnas för allmän trafik. Detta för att avlasta övriga gatunätet när Bromstens industriområde och andra områden i Spånga exploateras.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

25 Vägtunnel: Trafikverket råder inte över kommunal trafikplanering. Trafikverket samråder med Stockholms stad i frågor som gäller de kommunala anläggningarnas placering och utformning, vilket i sin tur påverkar projekt Mälarbanans projektering och planering. Det som har kommit fram i samråden har beaktats i utformningen av granskningshandlingar. Frågan om lokaltrafik och gc-tunnelutformning, som Bromsten villaägareförening tar upp, bedöms inte förändra järnvägsplanen och järnvägsplanen kan därför, i det avseendet, fastställas utan ändring.

Hedvig 21, km 11 + 650, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel

Namn Leena Mesi

Adress Bennebolsgatan 28, 163 50 Spånga

I yttrandet framförs följande:

26.1 Bullerskydd: Leena Mesi menar att det nog behövs bullerskydd även mot Bennebolsgatan, då det redan nu låter jättemycket, när fjärrtågen åker förbi Spånga station. Vidare skriver Leena Mesi att det behövs redan då Trafikverket startar ombyggnationen, då det nog också kommer medföra mycket mer buller.

26.2 Ersättningsbussar och dylikt: Leena Mesi framför att när ombyggnationen är i gång, är det jätteviktigt att det finns tillräckligt mycket ersättningsbussar och dylikt, för att vi Spångabor kan åka kommunalt både mot Centralen eller mot Bålsta, utan att det blir kaos, såsom det nästan blir nu, av och till, när man har ersättningsbussar från Spånga mot Kungsängen/Bålsta.

26.3. Nordlig entré: Leena Mesi tycker att det blir absolut nödvändigt med två entréer till tågen. Det är redan idag, av och till, speciellt under rusningstiden, alldeles för trångt att komma till tågen,

Trafikverket
Projekt Mälarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
20(45)



eller komma ut från stationen, folk "krockar" med varandra och ibland är det t.ex. jättemånga som skall upp med rulltrappan samtidigt när det är många som skall ner, och då "korsar" de varandra och det finns risk att de som åker upp får inte plats, och då kan olyckan vara framme. Det har varit nära, några gånger. Dessutom eftersom det kommer bli ännu trängre för bussplatserna, så kommer det att underlätta att de som bor t.ex. på Bennebolsgatan, Avestagatan osv. kan ta den andra utgången, de behöver inte alls då trängas med bussresenärer. Och även att man idag kanske inte fyller upp tillräckligt många resenärer (4500 per uppgång), så byggs det ju både i Spånga och i Bromsten osv., så vi blir fler, hela tiden! Och det skall ju vara lätt att vara en "kollektiv resenär".

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

26.1 Bullerskydd: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

De bulleråtgärder som föreslås i planen är de åtgärder som bedömts som effektiva. Skärmar nära järnvägen kan inte dämpa bullret i önskvärd omfattning pga. bullrets egenskaper i form av en vågrörelse. Husen på Bennebolsgatan/Salagatan kan inte skämmas av i tillräcklig omfattning med skärmar som är av samma höjd som på norra sidan om järnvägen, det skulle krävas skärmar som är mycket höga och som inte skulle kunna accepteras utifrån andra aspekter.

Enligt beräkningar kommer vissa byggnader på fastigheten Hedvig 21 att utsättas för något högre bullervärden vid fullt utbyggd bana år 2030. Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

26.2 Ersättningsbussar och dylikt: Trafikverket råder inte över planeringen av ersättningsbussar men hanterar frågan i samarbete med Trafikförvaltningen (SL).

26.3 Nordlig entré: Trafikverket kommer att bygga stationsanläggningen på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Det är inte Trafikverket som avgör frågan om nordlig entré.

För närvarande har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen (SL) yttrat sig och bedömt att resandeunderlaget är för litet för att motivera en bemannad entré. Stationsentréer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

Öper 8, km 12 + 200, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel Charlotte Vikström Saltskog 1/2 och Peter Vikström 1/2

Namn Peter Vikström

Adress Solhemsbackarna 196, 163 56 Spånga

I yttrandet framförs följande:

27.1 Bulleråtgärder: Peter Vikström lämnar synpunkten att ambitionsnivån beträffande bulleråtgärder vid källan är alldeles för låg. Peter Vikström påpekar att av utförda bullerberäkningar framgår att de maximala ljudnivåerna vid hans fastighet inte kommer att bli lägre efter utbyggnaden, snarare tvärtom. Uppenbarligen är ett bullerplank med två meters höjd inte tillräckligt för att sänka ljudnivåerna vid fasad/uteplats. Peter Vikström anser att bulleråtgärder vid källan behöver utredas mer seriöst innan järnvägsplanen kan antas. Vid öppet hus informerade trafikverkets representanter om att det kan bli aktuellt med fönsterbyten för att sänka ljudnivåerna inomhus. Peter Vikström berättar att huset på Öper 8 är äldre med självdrag genom otätheter vid fönstren och att fönstren är från 20-talet med spröjs. Peter Vikström påpekar att detta måste hanteras av Trafikverket så att fönster och ventilation är anpassade till husets karaktär.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
(Projektnummer)

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
21(45)



TRAFIKVERKET

27.2 Hinder att ta sig till Spånga station under byggtiden: Något som oroar Peter Vikström och övriga familjemedlemmar är hur de skall kunna ta sig till Spånga station under byggtiden.

Peter Vikström menar att enligt trafikverkets representanter kommer gångvägen längs järnvägen att stängas av under byggtiden, men Trafikverket redovisar inte någon ersättningsväg. Peter Vikström anser att denna fråga måste lösas innan järnvägsplanen kan antas.

27.3 Nordlig entré: Avslutningsvis menar Peter Vikström att det är besynnerligt att inte en ny ytterligare entré till Spånga station, i den västra delen av stationsområdet, planeras som en del i planen. En sådan entré skulle väsentligt förbättra möjligheten för boende inom Solhöjden och de som arbetar i Lunda industriområde att ta sig till stationen - utan den omväg som föreligger idag.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

27.1 Bulleråtgärder: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Vid bedömningen av valet av bullerskärm finns flera faktorer som ska vägas in. Höga och långa bullerskärmar påverkar bullret i positiv riktning men det måste vägas mot den totala effekten. Dels hur stor effekt som erhålls på omgivningen, men också kostnader och miljö. Effekten av högre bullerskärmar vid Solhemsbackarna blir inte så stor att inga eller begränsade åtgärder behöver vidtas lokalt på fastigheterna. De flesta lokala åtgärder på fastigheterna som nu planeras skulle också behöva göras för det fall att bullerskärmen och förlängs och höjs. Högre och längre bullerskärmar ger här alltså inte den önskade effekten i enlighet med Trafikverkets riktlinjer för när lokal åtgärd på fastigheterna bör övervägas.

Mycket höga bullerskärmar blir också oftast negativt för landskapsbilden. De blir dyrare att bygga och sköta och kostar mycket i förhållande till den effekt de ger i detta sammanhang. Trafikverket har därför valt att, till en rimlig kostnad, uppföra bullerskärmar som ger lokal effekt på utemiljön men som inte i nämnvärd omfattning skyddar byggnaderna ovanför. En utredning måste därför göras för att kunna bedöma behovet av lokalt skydd på fastigheterna.

Enligt beräkningar kommer fastigheten Öper 8 att utsättas för lägre maximala nivåer vid fullt utbyggd bana med bullerskärm år 2030. Åtgärder kommer att utformas individuellt i samråd med fastighetsägaren. Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

27.2 Hinder att ta sig till Spånga station under byggtiden: Trafikverket, projekt Mäljarbanan, kommer att vara tvungen att under vissa perioder stänga av delar av befintlig gång- och cykelväg för att möjliggöra utbyggnad av Mäljarbanan samt delar av gång- och cykelbanorna. Omledning av gång och cykeltrafik kommer då att vara nödvändig, vilket kan resultera i längre väg till Spånga station för boende vid Solhemsbackarna. En gång- och cykelvägsutredning med förslag till lösningar ingår i underlaget för järnvägsplanen.

27.3 Nordlig entré: Trafikverket kommer att bygga stationsanläggning på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Det är inte Trafikverket som avgör frågan om nordlig entré.

För närvarande har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen (SL) yttrat sig och bedömt att resandeunderlaget är för litet för att motivera en bemannad entré. Stationsentréer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
22(45)



TRAFIKVERKET

Hans Hellström

Lagfaren ägare/Andel

Namn Hans Hellström

Adress

I yttrandet framförs följande:

28 Planbeskrivning formulering: en synpunkt betr. planbeskrivningen på sidan 9 punkt 1.4.3 står att Spånga station ligger mellan stadsdelarna Solhem och Solhöjden. Bör istället stå att Spånga station ligger i stadsdelen Solhem. Solhöjden är ingen formell stadsdel utan en benämning på den del av stadsdelen Solhem som ligger norr om Spånga station.

I sidfoten har andra r:et fallit bort i Barka(r)by.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

28 Planbeskrivning formulering: Trafikverket tackar för upplysningen men kommer inte att ändra i planbeskrivningen med anledning av detta.

Spånga Företagareförening

Företrädare Jan Westerberg

Namn Spånga företagareförening

Adress

I yttrandet framförs följande:

29 Bussterminal och lokaltrafik vid Spånga station: Spånga Företagareförening vill gärna se en helhetslösning för Spånga Station som även inkluderar bussterminalen. De har i näringslivsrådet (Spånga-Tensta Stadsdel), där även Trafikverket var närvarande, diskuterat detta och de ser gärna att Trafikverket tar kontakt med Spånga Företagareförening och att de får vara med och yttra sig när detta planeras.

På Spånga Företagareförenings dagordning är en flytt av nuvarande genomfartsväg till att ligga jämte järnvägsspåren prioritet 1 för Spånga. Spånga Företagareförening vill att bussterminalen förläggs jämte järnvägsspåren. Spånga Företagareförening hänvisar till en länk till veckans nummer av Spånga Tidning:

<http://www.stockholmdirekt.se/spanga-tidning> I spangas-foretagare-flyttabussarna/

[aRKobrISFPtnylagqu62QAsonpNQ/](http://www.stockholmdirekt.se/spanga-tidning)

Vidare menar Spånga Företagareförening att fördelarna med en sådan flytt är många och ger några viktiga exempel:

* Trafiken skulle gå förbi station och centrum utan några trafikljus, vilket skulle innebära att köer försvinner och miljön förbättras.

* Trafikverket har informerat om den förhöjda säkerhetsrisken som blir när Mälärbanan byggs ut, i huvudsak där stora folksamlingar finns, en flytt av bussterminalen från järnvägen är en väsentlig förbättring för den säkerhetsrisken.

* Att kunna komma till bussar och pendeltåg utan att behöva korsna vägen, är en stor förbättring av säkerheten för fotgängarna.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
23(45)



TRAFIKVERKET

Spånga Företagareförening menar att det känns viktigt att detta görs i samband med projekt Mäljarbanan. Spånga Företagareförening menar att Spånga kommer att växa med ca 5000 personer i närheten av stationen, de närmaste åren, och därmed också flödet av biltrafik och att även det måste finnas med i planeringen av den nya bussterminalen.

Avslutningsvis skriver Spånga Företagareförening att Spånga Stationsväg från Bromstensvägen upp till Spånga Torg Väg ska också flyttas närmare Spånga Center inom några år, vilket borde ge ytterligare möjligheter att få större utrymme till bussarna.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

29 Bussterminal och lokaltrafik vid Spånga station: Trafikverket råder inte över kommunal trafikplanering eller kollektivtrafik. Trafikverket samråder med Stockholms stad i frågor som gäller de kommunala anläggningarnas placering och utformning, vilket i sin tur påverkar projekt Mäljarbanans projektering och planering. Trafikverket samråder om kollektivtrafiken med Trafikförvaltningen (SL). Det som har kommit fram i samråden har beaktats i utformningen av granskningshandlingar. Frågan om bussterminal och lokaltrafikens utformning som Spånga Företagareförening tar upp bedöms inte förändra järnvägsplanen och järnvägsplanen kan därför, i det avseendet, fastställas utan ändring.

Enköpings kommun

Företrädare Isabell Lundqvist Eklund, Strategisk samhällsplanerare, bitr. plan- och utvecklingschef

Namn Enköpings kommun

Adress

I yttrandet framförs följande:

30 Enköpings kommun avstår från att formellt yttra sig.

Gunhild 3, Koplex i Storstockholm AB, km 10 +960, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel Koplex i Storstockholm AB

Namn Michael Larsson och Peter Larsson

Adress Skogsängsvägen 55, 163 41 Spånga

I yttrandet framförs följande:

31.1 Vibrationer: Michael och Peter Larsson känner oro för effekterna av ombyggnad av Mäljarbanan och att deras nuvarande verksamhet ska störas pga. ökade vibrationer i mark. Om det uppstår negativa konsekvenser för berörda fastighetsägare i samband med en ombyggnad, utgår vi från att de berörda i samråd kommer erbjudas lösningar eller på annat sätt kompenseras.

31.2 Problem med elleveranser: Michael och Peter Larsson känner oro för att det ska uppstå problem med elleveranser under byggtiden och som i sin tur medför produktionsstörningar samt extrakostnader. Michael och Peter Larsson berättar att de tidigare har varit drabbade av en strömpeak som medfört extra kostnader för företaget. Om det uppstår negativa konsekvenser för berörda fastighetsägare i samband med en ombyggnad, utgår vi från att de berörda i samråd kommer erbjudas lösningar eller på annat sätt kompenseras.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
24(45)



TRAFIKVERKET

31.3 Negativ värdepåverkan på fastigheten Gunhild 3: Michael och Peter Larsson befarar att det uppstår en negativ värdepåverkan på fastigheten Gunhild 3 pga. ökad och snabbare tågtrafik samt förändrade säkerhetsavstånd mm som i sin tur riskerar minska framtida byggmöjligheter på fastigheten. Om det uppstår negativa konsekvenser för berörda fastighetsägare i samband med en ombyggnad, utgår vi från att de berörda i samråd kommer erbjudas lösningar eller på annat sätt kompenseras.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

31.1 Vibrationer: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Mätning av vibrationer har utförts på utvalda ställen längs med sträckan. En riskanalys görs under byggtiden. Besiktning inför sprängning sker i enlighet med Svensk standard. Kontroll görs av särskilt vibrationskänslig verksamhet. Trafikverket, Projekt Mälärbanan kommer i första hand att utföra förebyggande åtgärder under byggtiden för att minimera negativ påverkan på människor, byggnader och miljö. En fastighetsägare eller företag som kan påverkas negativt är också skyldig att medverka till skademinimering. Förebyggande åtgärder görs vid behov bl. a. genom samråd med den som riskerar att drabbas. Om skada inte kan undvikas med hjälp av skadeförebyggande åtgärder kan det uppstå en ersättningsgill skada som Trafikverket blir skyldigt att ersätta.

Fler tåg innebär fler tillfällen med vibrationer samtidigt som underbyggnaden blir bättre vilket ger lägre vibrationer. Resultatet är svårt att bedöma med exakthet, situationen bedöms inte bli sämre än i dag varför särskilda åtgärder för att minska vibrationer i driftskedet inte kommer att utföras.

Vid åtgärder ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. De åtgärdskostnader som uppstår på grund av att fastighetsägaren eller annan och Trafikverket kommer överens om åtgärder för att minska skaderisken kommer i normalfallet Trafikverket att stå för.

31.2 Problem med elleveranser: När Trafikverket bygger om järnvägen kan det uppstå problem av olika art och dignitet för intilliggande fastigheter och verksamheter. Trafikverket strävar alltid efter att minimera negativ påverkan med hjälp av förebyggande åtgärder. Förebyggande åtgärder görs vid behov bl. a. genom samråd med den som riskerar att drabbas. Om skada inte kan undvikas med hjälp av skadeförebyggande åtgärder kan det uppstå en ersättningsgill skada som Trafikverket blir skyldigt att ersätta.

31.3 Negativ värdepåverkan på fastigheten Gunhild 3: För eventuella samband mellan järnvägstrafiken och en skada gäller reglerna i miljöbalken. Den skadelidande ska kunna visa att det finns ett orsakssamband mellan skadan och järnvägen och att skadan inte bör tälas. Vid ianspråktagande eller inlösen av mark från fastighet, enligt järnvägsplan, gäller särskilda regler enligt Lag om byggande av järnväg. I huvudsak ersätts då minskningen i marknadsvärdet med vissa tillägg och undantag. Vid planläggning gäller att det ska ske en avvägning mellan det allmänna och det enskilda intresset och en ren planskade ersätts därför inte i normalfallet.

Torun 38, km 11 + 520, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel Anders Brunskog ½ och Christina Strömbeck ½

Namn

Adress Solskensbrinken 17, 163 56 Spånga

I yttrandet framförs följande:

32.1 Vilka mervärden tillförs för de närboende: Anders Brunskog och Christina Strömbeck undrar vilka mervärden som tillförs de närboende i enlighet med beskrivningen i granskningshandlingarna eller gäller det enbart de resande.

Trafikverket
Projekt Mälärbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 – 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälärbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-16
Sidor
25(45)



TRAFIKVERKET

32.2 Bulleråtgärder: Anders Brunskog och Christina Strömbeck undrar om det blir skärm endast för flerbostadsbyggnader eller även för enfamiljshus.

Anders Brunskog och Christina Strömbeck menar att anledningen till att villafastigheter överhuvudtaget finns är att de boende skall kunna vistas utomhus på fastigheten, på terrasser, uteplatser och i trädgården. Över hela fastigheten. Anders Brunskog och Christina Strömbeck menar att Trafikverkets förslag innebär att man inte kan sova med öppet fönster och måste sitta inspärrad i byggnaden för att undvika buller och annan negativ miljöpåverkan. Detta kan omöjligt vara meningen och vore en svårartad begränsning i möjligheten att nyttja sin fastighet. Vidare menar Anders Brunskog och Christina Strömbeck att en teknisk utveckling måste innebära förbättring och inte bara förändring. Anders Brunskog och Christina Strömbeck skriver: Stoppa miljöpåverkan vid källan i stället för att försöka "plasta in" de utsatta byggnaderna!

Anders Brunskog och Christina Strömbeck tycker att Trafikverket ska överväga fyra alternativa lösningar:

1. Gräv ner banan.
2. Däcka över banan
3. Bygg ett heltäckande bullerskydd över banan. Gärna genomskinligt och solvärmedämpat för resandes utsikt och komfort. Det behöver inte klara annat än buller - vare sig byggnader eller jord ovanpå.
4. Lös in de berörda fastigheterna och riv byggnaderna.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

32.1 Vilka mervärden tillförs för de närboende: De mervärden som avses är att Trafikverket i samband med utbyggnaden genomför ett program för gestaltning till skillnad från om utbyggnaden hade skett utan en sådan. Den närmare gestaltningen kommer att utföras i samråd med framförallt Stockholms stad.

32.2 Bulleråtgärder: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Enligt beräkningar kommer fastigheten Torun 38 att utsättas för något högre, från 86 dB(A) till 87 dB(A) maximala nivåer vid fullt utbyggd bana med bullerskärm år 2030. En höjning med 1 dB(A) brukar normalt inte kunna uppfattas. Åtgärder kommer att utformas individuellt i samråd med fastighetsägaren. Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. De tre första förslagen till åtgärd som Anders Brunskog och Christina Strömbeck föreslår är inte samhällsekonomiskt försvarbara. Trafikverket har under det tidigare arbetet med förstudie och järnvägsutredning studerat olika alternativa lösningar för att bygga ut Mäljarbanan, däribland olika varianter av utbyggnad i tunnel. Förutom centrala Sundbyberg har samtliga lösningar med tunnel visat sig vara så dyra att de inte är samhällsekonomiskt motiverade att genomföra.

Trafikverket löser ibland in fastigheter, men endast i detta fall om fastigheten drabbats av så kallat synnerligt men. För att synnerligt men ska kunna uppstå krävs en mycket stor marknadsvärdepåverkan, att hela fastigheten tas i anspråk eller att bullret har så stor negativ påverkan, t ex riskerar att skada hälsan, på de boende att det inte kan anses vara lämpligt att bo kvar. Trafikverket kan idag inte se att någon fastighet, på den aktuella sträckan, blir så påverkad, efter bulleråtgärder, att synnerligt men uppkommer.

TMALL 0113 Mail Granskningsutgående ver. 1.0

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
26(45)



Astrid 5, km 11 + 200, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel Mats Wilén 1/1 Birgitta Wilén 1/1

Namn Mats Wilén

Adress Pumpbrinken 3, 16356 Spånga

I yttrandet framförs följande:

33.1 Ny nordlig entré: Mats Wilén framför att utredningen i Atkins utredning MB2 PM 33 grundas bland annat på ofullständig statistik och fyra år gamla uppgifter. Det är inte njuuga tolkningar av historiska uppgifter som ska ligga till grund för beslut av den här typen av satsningar utan i stället mer framtidsinriktade förberedelser för att utveckla området och också användandet av kollektivtrafiken. En entré i detta läge skulle till exempel på ett mycket bättre sätt än i dag öppna upp för att boende i västra Tensta/Hjulsta skulle använda stationen, med en betydligt kortare gångväg.

33.2 Gång- och cykelväg vid nordlig entré: Mats Wilén framför vidare att en gång- och cykelväg över järnvägen i detta läge effektivt bidra till att reducera järnvägens barriäreffekt. Detta är antagligen ingen aspekt som Trafikverket eller SL beaktar men Stockholm stad borde göra det. Det är angeläget att förbättra rörelsemöjligheten mellan områdena.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

33.1 Nordlig entré: Trafikverket kommer att bygga stationsanläggningen på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Det är inte Trafikverket som avgör frågan om nordlig entré.

För närvarande har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen (SL) yttrat sig och bedömt att resandeunderlaget är för litet för att motivera en bemannad entré. Stationsentréer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

33.2 Gång- och cykelväg vid nordlig entré: Trafikverket råder inte över kommunal trafikplanering. Trafikverket kommer att bygga järnvägen på så sätt att en framtida gång- och cykelbro möjliggörs vid nordvästra delen av framtida station.

SGU

Företrädare Anna Åberg, avdelningschef

Namn Sveriges geologiska undersökning

Adress Box 670, 751 28 Uppsala

I yttrandet framförs följande:

34 SGU har inget att erinra mot projektet.

Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (SL)

Företrädare Sara Nordenskjöld, Funktionsansvarig samhällskontakter

Namn Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting, Strategisk utveckling, planering

Adress Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen, 105 73 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

Trafikverket
Projekt Mälärbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stombyvägen 2 -- 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälärbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
{Projektnummer}

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
27(45)



TRAFIKVERKET

35.1 Signalera innerspårerna för 160 km/t: Trafikförvaltningen ser mycket positivt på utbyggnaden till fyra spår på Mäljarbanan, då denna möjliggör en utvecklad regional- och pendeltågstrafik med ökad kapacitet och minskad störningskänslighet. Det är positivt att Trafikverket tar tillfället i akt att förbättra bangeometrin i samband med utbyggnaden. Trafikförvaltningen önskar även peka på möjligheten att signalera innerspårerna för 160 km/t i syfte att skapa flexibilitet i den framtida trafikeringen.

35.2 Vändning av tåg vid Spånga: Trafikförvaltningen önskar, i syfte att minska sårbarheten, att vändning av tåg möjliggörs vid Spånga genom att platsen görs till driftplats och en växel förbindelse skapas mellan upp- och nedspår.

35.3 Uppställningsspår/vändspår: Trafikförvaltningen vill att Trafikverket även bör studera möjligheten att tillskapa ett nytt uppställningsspår/vändspår i spårområdet mitt mellan km 11+600 och 11+900 där utrymme för detta kan finnas.

35.4 Bussterminalen i Spånga: Trafikförvaltningen framför att i Spånga ansluter buss till pendeltågssystemet. Ett arbete pågår kring utformningen av bussterminalen i syfte att skapa en bra koppling för resenärer som byter mellan pendeltåg och buss. Enligt trafikförvaltningens förmenande är det angeläget att parterna enas kring en lösning för hela bytespunkten Spånga som inkluderar terminalens framtida utformning och utbredning, så att dess funktion och framtida kapacitet säkerställs.

35.5 Breddning av plattform: Spånga station har idag en smal plattform i förhållande till antal resenärer. Trafikförvaltningen anser, med tanke på de planerade exploateringarna vid Spånga station, att en breddning av plattformen bör studeras i syfte att främja kapacitet och säkerhet i resenärsmiljön.

35.6 Ombyggnad av biljetthall: Trafikförvaltningen önskar att biljetthallen byggs om för ökad kapacitet och förbättrad resenärsmiljö.

35.7 GC-brons standard: Trafikförvaltningen framför att Stockholms stad bör se över GC-brons standard.

35.8 Nordlig entré: Trafikförvaltningen har gjort bedömningen att resandeunderlag saknas för att motivera en nordlig entré. Det är dock positivt att möjligheten att i framtiden tillskapa en sådan kvarstår.

35.9 Gångförbindelse mellan plattformen och en framtida stombusslinje via Spånga Kyrkväg: Trafikförvaltningen anser att det även bör studeras om en gångförbindelse kan skapas mellan plattformen och en framtida stombusslinje via Spånga Kyrkväg, så att linjen kan ges en genare sträckning utan att behöva trafikera bussterminalen.

35.10 Miljökonsekvensbeskrivningen, buller: Trafikförvaltningen har översiktligt studerat järnvägsplanens MKB och anser att kapitel 7.1 Buller bör kompletteras med en skrivning kring de olika fordonstyper som kommer att trafikera Mäljarbanan. En stor del av trafiken kommer att utgöras av SL:s pendeltåg X60 och andra framtida pendeltågsfordon. Denna trafik kan alstra särskilda störningar i form av bland annat högtalarutrop, vilka kan uppfattas som störande trots att angivna dB(A)-nivåer underskrids.

35.11 Behov av avtal: Beroende på slutlig utformning kommer trafikförvaltningens anläggningar och trafik att påverkas av Mäljarbanans utbyggnad. Detta gäller bland annat bussterminalen, vars funktion behöver säkerställas under hela byggtiden. Innan järnvägsplanen antas bör genomförandeval tecknas mellan parterna. Trafikförvaltningen anser att detta bör utformas som ett trepartsavtal mellan Trafikverket, Staden och Landstinget.

35.12 Intrång på Domnarvet 48: Trafikförvaltningen framför att enligt samrådsversionen av Stockholms stads detaljplan för Mäljarbanan på sträckan Spånga-Barkarby skulle den planerade GC-banan utmed Lunda industriområde göra intrång på fastigheten Domnarvet 48 till vilken AB Storstockholms Lokaltrafik har äganderätt. Trafikförvaltningen noterar med tillfredsställelse att detta intrång enligt järnvägsplanen inte längre verkar föreligga.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
28(45)



35.13 Industrispåranslutningen till Lunda industriområde: Trafikförvaltningen menar att kapaciteten för industrispåranslutningen till Lunda industriområde behöver säkerställas så att järnvägstrafiken dit kan fortgå utan att hindra trafiken på Mäljarbanan.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

35.1 Signalera innerspårerna för 160 km/t: I den föreslagna lösningen kommer innerspårerna att signaleras för 160 km/h där spårgeometrin medger det.

35.2 Vändning av tåg vid Spånga: I den föreslagna lösningen är det möjligt att vända tåg vid Spånga station.

35.3 Uppställningsspår/vändspår: Nya uppställningsspår för pendeltågstrafiken ingår för närvarande inte i utbyggnadsprojektets omfattning.

35.4 Bussterminalen i Spånga: Bussterminalen ligger på Stockholms stads mark. Trafikverket är positiva till att en lösning för bussterminalens framtida funktion tas fram och att eventuella ombyggnadsarbeten vid bussterminalen utförs i samband med Mäljarbanans utbyggnad.

35.5 Breddning av plattform: Dagens plattform kommer i den föreslagna lösningen att breddas och förlängas.

35.6 Ombyggnad av biljetthall: Under utbyggnadstiden kommer biljetthallen att behöva stängas av under kortare perioder. En ombyggnad av biljetthallen skulle med fördel kunna utföras i samband med någon avstängningsperiod. Trafikverket och Trafikförvaltningen har redan ett etablerat samarbete för Mäljarbanans utbyggnad och frågan får hanteras i det kommande arbetet.

35.7 GC-brons standard: Trafikverket råder inte över kommunala anläggningar.

35.8 Nordlig entré: I den föreslagna lösningen anpassas järnvägsanläggningen så att det går att komplettera Spånga station med en nordlig entré utan att spårens dragning och plattformens läge påverkas.

35.9 Gångförbindelse mellan plattformen och en framtida stombusslinje via Spånga Kyrkväg: Den aktuella gångförbindelsen är en kommunal fråga.

35.10 Miljökonsekvensbeskrivningen, buller: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad. Bullerberäkningarna har därför utförts i enlighet med Trafikverkets riktlinjer och med den fastställda beräkningsmodellen för spårburen trafik *Buller från spårburen trafik - Nordisk beräkningsmodell - Rapport 4935 - Naturvårdsverket, Banverket*.

Denna modell används för beräkning av ljudtrycksnivåer från spårbundna transportmedel. Den dominerande källan till tågbuller är rulljud som alstras vid kontakten mellan hjul och räil. Andra källor kan exempelvis vara bromsskrik, slammer från vagnar och signalering (tuta). Ljudutstrålningen från individuella tåg beror i stor utsträckning på hur hjul och räil underhålls. Sträckan trafikeras främst av pendeltåg av typ X60 samt till viss del även av den äldre typen X10. De modernare vagnarna är tystare än de äldre som håller på att fasas ut. Detta innebär att ljudnivån successivt sänks efter hand som de äldre vagnarna försvinner. I denna utredning har endast X60-tåg använts för beräkning av buller från pendeltåg. Dessutom trafikeras sträckorna av regionaltåg och fjärrtåg av typ X40. Ett mindre antal godståg trafikeras sträckorna. Upplevelsen av buller domineras av det stora antalet passagerartåg och det är regionaltågen som är dimensionerande (utifrån maximalvärdet).

När det gäller kommunikation såsom högtalarutrop för pendeltågstrafik ligger ansvaret för dessa på Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (SL) inte på Trafikverket, varför högtalarutrop inte ingår i beräkningsmodellen.

35.11 Behov av avtal: Trafikverket avser att teckna genomförandeavtal med Trafikförvaltningen.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
29(45)



TRAFIKVERKET

35.12 Intrång på Domnarvet 48: Den föreslagna järnvägsanläggningen kommer inte att göra något intrång på Domnarvet 48. Den planerade GC-vägen regleras enbart i Stockholms stads detaljplan och inte i Trafikverkets järnvägsplan.

35.13 Industrispåranslutningen till Lunda industriområde: Trafikverket för diskussioner med industrispårets ägare Stockholms stad om hur spåranslutningen ska utformas. Industrispåret har inte trafikerats under de senaste åren.

Vattenfall

Företrädare Björn Sommarström, Rättighetsbevakare tillstånd och rättigheter

Namn Vattenfall Eldistribution AB

Adress RU 2560, 169 92 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

36 Vattenfall har inget att erinra.

Astrid 7, 10, 17 och Inga 7, km 11 + 200, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel Astrid 7 David 1/2 och Kristina Friberg 1/2, Astrid 10 Michael Larsson 1/2 och Bibbi Fågelqvist 1/2; Astrid 17 Hans Lagerqvist 1/1 och Inga 7 1/1

Namn Sakägare på Solhöjden enl. ovan fastighetsägare

Adress Pumpbrinken 1 och 2 och Snårbrinken 1 och 2

I yttrandet framförs följande:

37 Buller och vibrationsreducerande åtgärder samt mätning: Sakägare på Solhöjden framför att då trafik av såväl bilar, bussar, tåg och gångtrafikanter kommer att öka avsevärt, ger det ett dramatiskt ökat buller, vibration och partikelmängd än det som vi redan idag upplever. Vi har agerat ett flertal gånger redan, och påpekat till olika instanser om den intensiva bullernivån och önskat någon form av reducerande åtgärder. Buller påverkar alla bostäder runt Spånga centrum där fler höga hus och andra hårda plana ytor gör att ljuden reflekteras vida omkring. Önskemålet är att redan från början kalkylera in ett miljötänk avseende ökad belastning och höjd nivå på buller, vibrationer samt ökat skadligt partikelutsläpp ifråga om utbyggnaden av Mäljarbanan. Speciellt då tågspåren närmar sig Solhöjden och dess villatomter. Redan idag måste vi avbryta våra samtal i trädgården när godståg och snabbtåg åker förbi. Att tidperioderna med en acceptabel bullernivå i våra trädgårdar riskera att minska, kan vi inte acceptera. Men utbyggnaden av 4e Spåret medför också ett ökat antal tåg och högre farter, vilket skapar en större omfattning av bullerstörningar, samt dessutom *högre* buller. Detsamma gäller de vibrationer tågen skapar, och tillika den partikelmängd som ökad tågbelastning utgör. Dessutom kommer troligen busstrafiken behöva ses över då antal trafikanter kommer att öka avsevärt. Bussarna utgör idag den största bullerstörningen samt luftpåverkan med sina avgaser. Ytterligare faktorer att räkna in i detta är biltrafiken som kommer att öka avsevärt med alla nya bostäder som kommer byggas runt Spånga.

Påverkansfaktorer avseende buller, partikelmängd samt vibrationer idag:

- Bussarna och den stora busstationen belägen precis vid Spånga Centrum.
- Tågen och tågstationen.
- Spånga centrum

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
30(45)



TRAFIKVERKET

- Biltrafiken genom centrum
- Gångbron vid pendeltågsstationens ingång

Dessa faktorer dubblas i omfattning idag, då alla ljuden reflekteras i de hårda plana ytor som bostadshus och centrum består av. Vad avser framtiden i Spånga tillkommer det ett flertal ytterligare belastningar utöver 4e Spåret, som kommer att avsevärt öka både trafik och buller, vibrationer och försämrade luft.

Sakägare på Solhöjden önskar buller, partikel och vibrationsmätningar, samt en plan för vidtagande av åtgärder avseende dessa och vill att Trafikverket beaktar att endast 3 decibels ökning av ljud upplevs som en fördubbling!

Sakägare på Solhöjden vill gärna komma med några konstruktiva förslag till det åtgärds paket de anser vara nödvändigt för att begränsa de oönskade effekterna av det "4e Spåret":

1. Glasa över både busstationen och tågen inkluderat gångbron. Fördel vid både regn och vinterväglag vad gäller fordon, personal samt trafikanter. Och även säkerhet då insyn och ljus medför minskad rånrisk och annan skadegörelse.
2. Använd ljuddämpade fasadytor på hårda ytor som t.ex. bostadshusen.
3. Höj upp sluttande tomter så att ljuden inte rullar upp längs sluttningen (gäller berörda sluttande tomter)
4. Skapa *glasade* bullerplank i någon form för att upprätthålla Spångas öppna vyer (se säkerhet första punkten)
5. Se över gångbron och den öppna ytan på bron där ljuden studsar vida omkring

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

37 Buller och vibrationsreducerande åtgärder samt mätning: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Mätning av vibrationer har utförts på utvalda ställen längs med sträckan. En riskanalys görs under byggtiden. Besiktning inför sprängning sker i enlighet med Svensk standard. Trafikverket, Projekt Mälardalen kommer i första hand att utföra förebyggande åtgärder under byggtiden för att minimera negativ påverkan på människor, byggnader och miljö.

Fler tåg innebär fler tillfällen med vibrationer samtidigt som underbyggnaden blir bättre vilket ger lägre vibrationer. Resultatet är svårt att bedöma med exakthet, situationen bedöms inte bli sämre än i dag varför särskilda åtgärder för att minska vibrationer i driftskedet inte kommer att utföras.

Enligt beräkningar kommer fastigheterna att utsättas för något högre maximala och ekvivalenta bullernivåer. Astrid 7 från 83 dB(A) till 84 dB(A), Astrid 10 från 84 dB(A) till 85 dB(A), Astrid 17 ingen förändring och Inga 7 från 86 dB(A) till 87 dB(A) maximala nivåer vid fullt utbyggd bana med bullerskärm år 2030. En höjning med 1 dB(A) brukar normalt knappt kunna uppfattas. En höjning med 6 dB(A) är tydlig och en höjning med 10 dB(A) brukar uppfattas som en fördubbling. Höjningen i ekvivalentnivåer är större men inte dimensionerande för åtgärder. Åtgärder kommer att utformas individuellt i samråd med fastighetsägaren. Fastighetsägaren kommer att erbjudas bullerskydd i form av fasadåtgärder (sk6 på plankartan) och uteplats och balkongåtgärder (sk7). Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena 45 dB(A) maximalnivå inomhus för bostäder samt 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid uteplats för bostäder inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Förslaget att glasa in järnvägen, som sakägare på Solhöjden föreslår, är inte samhällsekonomiskt försvarbart. Trafikverket ansvarar inte för åtgärder på övriga anläggningar eller trafiklösningar som inte är direkt kopplade till utbyggnaden av Mälardalen. Kommunala anläggningar, t ex gång och

TWALL 0113 Mail Granskningsutlåtande ver. 1.0

Trafikverket
Projekt Mälardalen
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälardalen

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-16
Sidor
31(45)



TRAFIKVERKET

cykelvägar och busstationer är inte Trafikverkets ansvar. Trafikverket samråder med Stockholms stad och Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (SL) i dessa frågor.

Trafikverket har inte heller någon direkt påverkan på när omgivningen omformas. Trafikverket är ofta samrådsinstans vid nybyggnation och har då möjlighet att indirekt påverka och ambitionen är att påverka så att ytterligare försämrade miljö inte uppstår.

Utsläppen från järnvägstrafiken till luft består mest av metallpartiklar som frigörs vid slitage på räls, kontaktledning, hjul och bromsar. Eftersom metallpartiklar är jämförelsevis tunga transporteras de inte iväg så långt utan faller ned nära järnvägen. Eftersom spridningen utomhus av partiklar från järnvägstrafik är så pass begränsad bedömer Trafikverket att det inte krävs särskilda åtgärder på det området. Vårt arbete med att minska slitaget på spår och materiel kommer dessutom att leda till att spridningen av partiklar minskar. Mätningar visar att halterna av partiklar inte överskrider EU:s miljökvalitetsnorm i järnvägsmiljöer utomhus. Mindre slitage på spår och material ger mindre spridning av partiklar.

I järnvägsplanen kommer inte de närmare detaljerna i utformning av skydd eller annat att göras. Den närmare utformningen kommer att bestämmas senare i samråd med framförallt Stockholms stad. Trafikverket har ambitionen att bullerskärmar ska få ett tilltalande utseende i harmoni med omgivningen. Utformningen av lokala skärmar och fasadåtgärder på enskilda fastigheter kommer att göras i samråd med varje enskild fastighetsägare. För att uppnå en bra effekt till en rimlig kostnad finns det dock vissa ramar som Trafikverket måste förhålla sig till.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Företrädare	Johan Friberg, avdelningschef och Torsten Augustsson, utredare
Namn	Strålsäkerhetsmyndigheten
Adress	171 16 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

38 Beakta den elektromagnetiska strålmiljön: Strålskyddsmyndigheten påpekar att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring järnväg. Det är viktigt att detta beaktas och att "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält" från 1996 tillämpas vid arbetet med järnvägsplanen, se Arbetsmiljöverkets broschyr ADI 477.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

38 Beakta den elektromagnetiska strålmiljön: Trafikverket kommer att beakta "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält" från 1996. Dessutom uppdateringen av försiktighetsprincipen från 2005 som SSM står bakom.

Ferdinand 9, km 10 + 600, Stockholms kommun

Lagfaren ägare/Andel	Ferdinand 9 i Stockholm AB 1/1, C/o Coop Fastigheter AB
Namn	Coop Fastigheter AB, Rolf Andersson
Adress	Englundavägen 4, 171 88 Solna

I yttrandet framförs följande:

Trafikverket
Projekt Mälarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
32(45)



39 Minimera intrånget av permanent och tillfälligt ianspråktagande av mark: Coop Fastigheter AB informerar om att de genom dotterbolag äger fastigheten Ferdinand 9 i Spånga. Ett detaljplanearbete för handel och bostäder pågår för fastigheten. Coop Fastigheter AB har lämnat yttrande över järnvägsplanen i samrådsskedet och bland annat anført att intrånget måste minimeras. Coop Fastigheter AB menar att det känns bekymmersamt att det nya förslaget innebär ett större intrång. Vidare redogör Coop Fastigheter AB för att de i järnvägsplanen kan se att det permanenta intrånget går längre in på Ferdinand 9 än på de angränsande fastigheterna Ferdinand 12, respektive Ferdinand 13. Coop Fastigheter AB tycker att det är märkligt och menar att om Trafikverket klarar sig med mindre mark på intilliggande fastigheter, så borde man rimligen kunna minska intrånget även på Ferdinand 9.

Vidare skriver Coop Fastigheter AB att järnvägsplanen har utökats med områden för tillfälliga intrång. Inne på Ferdinand 9, längs med järnvägen, finns en ca 1,5 m bred remsa som på plankartan anges som T1, tillfällig nyttjanderätt. Ett sådant "tillfälligt" intrång blir väldigt diffust, eftersom intrånget inte är tidsatt på annat sätt än att det ska pågå under den tid som järnvägen byggs, oklart när det blir. Ifrågavarande markyta behöver Coop Fastigheter AB själva för egen byggetablering och där avser de att uppföra parkeringsplatser, plank och skärmtak.

För Ferdinand 9 pågår som angivits ovan ett detaljplanearbete. I detaljplaneförslaget är ett område av Ferdinand 9, längs med gränsen mot Ferdinand 11 och 12, utlagt som parkmark. Där avser kommunen bygga en gång- och cykelväg. I föreliggande förslag till järnvägsplan är ovanstående parkmark + ytterligare ett större område ned mot Bromstensvägen, utlagd som T1, dvs. mark för tillfälligt nyttjande för arbetsområde /upplag/ etablering. Såvitt Coop Fastigheter AB förstår, så behövs marken för park (gång/cykel) och inte för järnväg, dvs. marken behövs inte för byggande av järnväg såsom den definieras i 1 kap 1§ i lag (1995:1649) om byggande av järnväg, och bör därför utgå ur järnvägsplanen.

I andra hand yrkar Coop Fastigheter AB att markområdet minskas till att omfatta samma område som kommunens förslag till detaljplan.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

39 Minimera intrånget av permanent och tillfälligt ianspråktagande av mark: Trafikverkets ansats i sin planläggning är att minimera intrång och har också det kravet på sig utifrån rådande lagstiftning. I 1 kapitlet 4 § Lag om byggande av järnväg står det: *"När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Om en järnvägsplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 4 kap. 4 § ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Lag (2012:440)."* På detaljnivå och beroende på hur varje enskild situation ser ut, kan sedan detta komma att ändras något. Det är svårt att utan mer ingående kunskap om varje enskild fastighets situation med exakthet lägga fast hur ett sådant intrång kan minimeras.

I ett försök att uppnå detta har Trafikverket, projekt Mäljarbanan, haft en dialog med Coop Fastigheter AB i frågan under ca ett års tid – tyvärr har det inte resulterat i någon formell överenskommelse. Trafikverket kan idag inte, utifrån det som har framkommit i dialogen med Coop Fastigheter AB, se att en förändring är nödvändig för att uppnå kravet i lagstiftningen.

Trafikverket har lagt det tillfälliga nyttjandet i huvudsak inom allmän platsmark och mark för järnvägsändamål utifrån det senaste förslaget för ny detaljplan berörande fastigheten Ferdinand 9. På så sätt har Trafikverket försökt minimera det intrång som det tillfälliga nyttjandet innebär. Trafikverket anser att behovet av permanent och tillfälligt nyttjande kvarstår i enlighet med de handlingar som nu är under granskning men önskar i dialog med fastighetsägaren mera ingående bestämma formerna för nyttjandet av marken.

TMALL 0113 Mall Granskningsutlåtande ver. 1.0

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 – 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
{Projektnummer}

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
33(45)



TRAFIKVERKET

Domnarvet 16, 34 och 40, km 12 + 400 – 13 + 100, Stockholms kommun

Tomträttshavare/Andel	Sagax Alpha AB, Fastighetsbolaget Reglaget AB och Sagax Bokbindaren 1 AB, C/o AB Saga, Engelbrektsplan 1, 114 34 Stockholm
Namn	Jens Lundborg, Ombud Torbjörn Johansson, Stockholmsbryggan fastlighetsekonomi
Adress	Vasagatan 15 – 17, 111 20 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

40.1 Samråd och granskningsförfarande måste göras om: AB Sagax framför genom Torbjörn Johansson att Sagax har givit synpunkter på samrådsförslaget till järnvägsplan. I trafikverkets samrådsredogörelse (2014-10-28) redovisas icke vilka fastighetsägare som inkommit med synpunkter. Det framgår därmed ej heller vilka konkreta synpunkter som lämnats av Sagax för tomträtterna Domnarvet 16, 34 och 40. Trafikverkets kommentarer blir därmed omöjliga att förstå och ge synpunkter på. Med hänsyn härtill anser Sagax att det måste tas fram en ny samrådsredogörelse och därmed måste även granskningsförfarandet göras om.

40.2 Vilka garantier ger de i plankartan angivna bullerskyddsåtgärderna att riktvärden följs: AB Sagax frågar vad bestämmelser enligt plankartan ger för garantier att Trafikverket kommer att vidta bullerskyddande åtgärder som innebär att riktlinjerna i Handlingsplan mot bullerkan innehållas. Enligt vad som framhållits i samrådsförslaget finns riktlinjer för kontor som rör ekvivalenta bullernivåer och icke bara riktlinjer för de maximala bullernivåerna. Trafikverkets skrivning innebär inget verkligt åtagande för att bullerriktlinjerna följs och att berörda fastigheter får en acceptabel bullernivå efter järnvägsutbyggnaden. AB Sagax hävdar att riktvärden för buller inomhus måste innehållas oberoende om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. AB Sagax framhåller att ett bullerplank som sätts upp mot fastigheterna är det bullerskydd som är bäst ur ett långsiktigt perspektiv.

40.3 Skyddsbestämmelser även för Domnarvet 34 och 40: Enligt de upprättade planritningarna saknas för Domnarvet 34 och 40 bestämmelser om skyddsåtgärder, vilket enligt Sagax är felaktigt. Avståndet mellan byggnadens fasad på Domnarvet 40 till järnvägen mitt är ungefär detsamma som för Domnarvet 16 och ungefär 35 m för Domnarvet 34, trots detta saknas skyddsbestämmelser. Sagax anser således att det även för Domnarvet 34 och 40 skall finnas en skyddsbestämmelse som innebär att trafikverket tillser att riktvärdena inomhus hålls och detta skall göras oberoende av om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

40.4 Tillfälligt nyttjande på Domnarvet S:42: AB Sagax skriver att enligt järnvägsplanen berörs fastigheten Domnarvet S:42 även tillfällig nyttjanderätt längs järnvägen. Domnarvet 40 har del i samfälligheten S:42 och således utgör detta markintrång ett intrång över fastigheten Domnarvet 40. I järnvägsplanen saknas utredning som visar på behovet av arbetsområdet. Det föreslagna arbetsområdet är ca 8 m brett. Sagax kan icke acceptera det i järnvägsplanen utlagda arbetsområdet eftersom verksamheten inom etableringsområdet torde innebära störningar och ett intrång på den verksamhet som bedrivs inom fastigheten.

40.5 Järnvägsplaneförslaget beaktar inte att fastigheterna inrymmer kontors- och även vissa skollokaler: AB Sagax framhåller att järnvägsplaneförslaget icke beaktar att tomträtterna Domnarvet 16, 34 och 40 inrymmer kontors- och även vissa skollokaler. Det saknas verkligt bullerskydd i järnvägsplanen. Det saknas även en utredning om effekterna av de ökade elektromagnetiska strålningsfälten och risken för olyckor för de berörda fastigheterna.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

Trafikverket
Projekt Mälarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Slombyvägen 2 – 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
34(45)



40.1 Samråd och granskningsförfarande måste göras om: Trafikverket anser att samrådsförfarandet med redogörelse har fyllt sitt syfte och något formaliafel har inte begåtts varför synpunkten lämnas utan åtgärd.

40.2 Vilka garantier ger de i plankartan angivna bullerskyddsåtgärderna att riktvärden följs: Det lämnas inga garantier i plankartan att gällande riktvärden ska innehållas utan det sker med hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Genom detta uppfyller plankartan de krav som Trafikverket har att följa och kartan kan utgöra underlag för fastställelse av järnvägsplanen.

40.3 Skyddsbestämmelser även för Domnarvet 34 och 40: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

I bedömningen för vilka fastigheter som ska omfattas av erbjudande om skyddsåtgärder ligger som underlag en bullerberäkning. Det i sin tur betyder inte att alla som inte omfattas av en bestämmelse utesluts från möjligheten till åtgärder. Det är behovet av åtgärder som styr om åtgärder vidtas. Trafikverket bedömer att Domnarvet 34 och 40 inte är i behov av särskilda skyddsåtgärder.

40.4 Tillfälligt nyttjande på Domnarvet S:42: Trafikverkets ansats i sin planläggning är att minimera intrång och har också det kravet på sig utifrån rådande lagstiftning. I 1 kapitlet 4 § Lag om byggande av järnväg står det: "När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Om en järnvägsplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 4 kap. 4 § ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Lag (2012:440)." På detaljnivå och beroende på hur varje enskild situation ser ut, kan sedan detta komma att ändras något. Det är svårt att utan mer ingående kunskap om varje enskild fastighets situation med exakthet lägga fast hur ett sådant intrång kan minimeras. Samråd i byggskedet kommer att ske med ägarna till samfälligheten Domnarvet S:42, Vid behov sker samråd också med andra som kan komma att påverkas.

40.5 Järnvägsplaneförslaget beaktar inte att fastigheterna inrymmer kontors- och även vissa skollokaler: Vid bedömning och beräkning av skyddsvärde har Trafikverket utgått från byggnadernas tillåtna och pågående användningssätt.

Domnarvet 18 och 36, km 12 + 800, Stockholms kommun

Tomträttshavare/Andel BRO Domnarvet 18 AB samt BRO Domnarvet 36 AB, Box 5013, 121 05
Johanneshov

Namn Fastighet AB Brostaden, Ombud Torbjörn Johansson,
Stockholmsbryggan fastighetsekonomi

Adress Vasagatan 15 – 17, 111 20 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

Beskrivning av fastigheterna: Fastighets AB Brostaden beskriver att fastigheterna Domnarvet 18, och 36 ligger i Lunda arbetsområde. Fastigheten Domnarvet 36 berörs av markintrång för järnvägsutbyggnaden och fastigheten Domnarvet 18 är belägen så att den direkt gränsar mot det område som ingår i järnvägsplanen. Båda fastigheterna berörs av i järnvägsplanen utlagda områden med tillfällig nyttjanderätt. Generellt gäller att Lunda arbetsområde har utvecklats från industriverksamhet till ett område med hyresgäster som efterfrågar kontor och vissa lager, men där många hyresgäster till stor del hyr rena kontorslokaler. Inom Brostadens fastigheter finns även en stor del skollokaler. Domnarvet 18 är taxerad som en specialbyggnad, skolbyggnad med typkod 825 och den har inget åsatt taxeringsvärde. Domnarvet 18 är en tomträtt år 1983 som är upplåten för kontor, mm och den gäller till 2063-10-01. Domnarvet 18 har två adresser. Inom Fagerstagatan 11 och 13, den inrymmer två verksamheter. Inom hela byggnaden, Fagerstagatan II bedriver Stiftelsen Islamiska

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 – 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
35(45)



TRAFIKVERKET

skolan, en skola med arean, 3,520 kvm lokalarea. Detta innebär att lokalerna som vetter mot järnvägsutbyggnaden nyttjas till skola och att gården mot järnvägen nyttjas som skolgård. Inom byggnaden, Fagerstagatan 13, bedriver Matrix School AB skolverksamhet för barn mellan 1-9 år, inom en lokal på 830 m². Deras klassrum och skolgård vetter också mot järnvägsutbyggnaden. Sammanfattningsvis kan noteras att skolverksamheten inom Domnarvet 18 är särskilt utsatt för ökade bullerstörningar och risker för olyckor, spårurspårningar. Domnarvet 36 är taxerad som en kommersiell fastighet, typkod 325, med ett taxeringsvärde på drygt 26 mkr. Domnarvet 36 är en tomträtt som är upplåten kontors- och industriändamål. Den inrymmer i huvudsak kontor.

Tomträtterna Domnarvet 18 och 36 gränsar mot varandra och de utgör en förvaltningsenhet. Det finns bl.a. en hyresgäst som hyr lokaler inom båda tomträtterna. Fjärrvärmeanslutning, el och vattenförsörjning finns inom Domnarvet 18 och därifrån finns det interna ledningar till Domnarvet 36. Sophanteringen är också gemensam. Intag av varor till båda fastigheterna sker via Domnarvet 36. Transporterna till Domnarvet 18 sker således via Domnarvet 36. Med hänsyn till att fastigheterna enligt ovanstående utgör en enhet, torde fastigheterna betraktas som en fastighet.

41.1 Bullerskydd: Fastighets AB Brostaden framför att enligt de upprättade handlingarna (miljökonsekvensbeskrivningen) finns bullerkurvor redovisade för nuvarande förhållanden eller före järnvägsutbyggnaden. Av handlingarna framgår att de ekvivalenta bullerstörningarna ökar väsentligt eller med ca 4-5 db(A) och de maximala bullerökningarna ökar också. En ökning med 5 db(A) innebär en mycket stor bullerökning om det redan är en hög bullernivå, eftersom skalan är exponentiell. På sid 27 anges för Lunda industriområde att spårutbyggnaden innebär förhöjda ljudnivåer. Vidare anges vad gäller maximala bullernivåer att "Om tyst verksamhet förekommer i Lunda medför utbyggnaden att fler verksamheter intill järnvägen inte klarar riktvärdet för maximal ljudnivå 60 db(A)." Under rubriken ekvivalenta bullernivåer sägs ingenting om bebyggelsen i Lunda industriområde. Vidare framgår att bullerskydd endast skall uppsättas vid bostadsområdet Solhemsbackarna. Av sammanfattningen framgår att trafikverket avser att vidta bullerskyddande åtgärder i form av fönsterbyte och skärm vid uteplatser för bostäderna, men det framgår inte att detta också avser Domnarvet 18 och 36. Av järnvägsplanen framgår enligt Brostaden att Trafikverket icke avser uppföra något bullerskydd mot Domnarvet 18, och 36 utan endast en skyddsbestämmelse för Domnarvet 36. Målarbanans utbyggnad innebär att det blir 4 järnvägsspår mot att det tidigare fanns två spår. Utbyggnaden torde därför betraktas som ett planeringsfall med nybyggnad av järnväg, vilket innebär att trafikverket skall följa nybyggnadskraven vad gäller acceptabla bullerstörningar för angränsande bebyggelse.

Enligt SOU 1993:65, Handlingsplan mot buller, sid 169 anges att det ställs särskilda krav på undervisningslokaler och att dessa skall ha ett riktvärde inomhus på 25 - 30 db(A) ekvivalentnivå. Normalt ger fasad och fönster en bullersänkande effekt på 25 - 30 db(A). Med hänsyn till att det här är fråga om höga bullernivåer efter utbyggnaden av Målarbanan, är min uppskattning att bullernivåerna i utbildningslokalerna inom Domnarvet 18 kommer att ligga väsentligt över dessa riktvärden. Med hänsyn härtill anser Fastighets AB Brostaden att det i järnvägsplanen måste framgå vilket bullerskydd som erfordras för att uppnå de uppställda riktvärdena, samt att trafikverket skall tillse att uppföra ett bullerskydd så att bullret högst kommer i nivå med dessa riktvärden. Det skall även noteras att skolan har skolgård mot järnvägen. Enligt, Handlingsplan mot buller, sid 169 anges också att det ställs krav på att kontorslokaler med stängda fönster skall ha ett riktvärde inomhus på 35 db(A) ekvivalentnivå. Fasader och fönster ger normalt en bullersänkande effekt på 25-30 db(A). Med hänsyn till de höga bullernivåerna efter utbyggnaden av Målarbanan är det uppenbar risk att bullernivåerna i kontorslokalerna inom Domnarvet 36, kommer att ligga över dessa riktvärden. Med hänsyn härtill anser Fastighets AB Brostaden att de uppställda riktvärdena icke kan uppnås utan bullerskydd.

Enligt de upprättade planritningarna (blad 7) anges för Domnarvet 36 i bestämmelserna, att skyddsåtgärder skall vidtas, Sk8 = Fasadåtgärder arbetslokaler. I beskrivningen under beteckningen anges att Sk8 = *Erbjudande om bullerskyddsåtgärder utanför järnvägs mark i form av fasadfönsteråtgärder. Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärder erfordras för att riktvärdet 60 dBA maxnivå inomhus för arbetslokaler (tyst verksamhet) inte skall överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt*

TMALL 0113 Mall Granskningsunderlag ver. 1.0

Trafikverket
Projekt Målarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Målarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
36(45)



TRAFIKVERKET

rimligt. Frågan är då om denna bestämmelse ger några garantier att trafikverket kommer att vidta erforderliga bullerskyddande åtgärder, så att riktlinjerna i Handlingsplan mot buller kan innehållas.

41.2 Elektromagnetiska fält: Fastighets AB Brostaden menar att det av handlingarna i detaljplanens planbeskrivning på sid 24 under rubriken elektromagnetiska fält, anges att efter utbyggnaden kommer årsmedelvärdet att vara över 0,4 mikrottesla på ett avstånd av ca 20 m mitt mellan innerspårerna. I järnvägsplanen sägs dock inget om hur fastigheten Domnarvet 36, vars närmaste hushörn är ca 20 m, kan komma att drabbas av elektromagnetiska fält och om det bör vidtagas åtgärder för att begränsa de elektromagnetiskafälten.

41.3 Risk och säkerhet: Fastighets AB Brostaden skriver att fastigheten Domnarvet 36 närmaste fasad kommer att ligga på ett avstånd som är mindre än 20 m från närmaste spårmitt, vilket enligt Fastighets AB Brostaden, kommer tillsammans med trafikökningen att innebära en väsentligt ökad riskförolyckor vid en urspårning, framförallt med tanke på den bedrivna skolverksamheten. I järnvägsplanens beskrivning anges inget om de ökade riskerna för fastigheten Domnarvet 36. Här anges att enligt detaljplanen skall bostäderna ligga mer än 25 m från spårområdet för att det icke skall behövas några skyddsåtgärder.

41.4 Markintrång: Fastighets AB Brostaden skriver att fastigheten Domnarvet 36 kommer att förlora en ca 13 m bred del av fastigheten mot järnvägen, ca 209 m² till gc-väg och ca 218 m² till järnvägsområde, eller sammanlagt 427 m², vilket motsvarar ca 14 % av fastighetens area. Detta innebär att ett befintligt sophus och ca 15 p-platser går förlorade. Fastigheten har redan idag en liten fri tomtarea och det finns endast 27 p-platser. Markintrånget kommer att innebära stora problemförhysgästerna om p-platserna förloras. I Lunda industriområde torde det vara nödvändigt med p-platser invid lokalerna. Här förloras ca 55 % av p-platserna vilket torde innebära att markintrånget även påverkar hyresnivån i lokalerna nedåt. Markintrånget kommer också att innebära problemförde lastbilar som skall leverera gods till de två fastigheterna Domnarvet 18 och 36 och frågan är om/hur intag av gods kan ske till fastigheterna efter järnvägsutbyggnaden.

41.5 Tillfällig nyttjanderätt, etablering: Fastighets AB Brostaden skriver att enligt järnvägsplanen berörs fastigheten Domnarvet 18 av ett arbetsområde T1. I järnvägsplanen saknas utredning som visar på behovet av arbetsområdet. Det föreslagna arbetsområdet är ca 8 m brett och det går tvärs över fastigheten. Brostaden kan icke acceptera det i järnvägsplanen utlagda arbetsområdet. Om etableringsområdet tilläts skulle det innebära ett väsentligt intrång på den verksamhet som bedrivs inom fastigheten, skolverksamhet med skolgård. Enligt järnvägsplanen berörs fastigheten Domnarvet 36 också av ett arbetsområde, detta är ca 10m brett och det omfattar hela området längs järnvägen. Järnvägsplanen saknas utredning om behovet av arbetsområdet. Enligt vad som här redovisats i avsnittet befintliga förhållanden utgör denna del parkering och därutöver finns en byggnad för sopor. Vidare skall noteras att området intill nyttjas för inkommande gods både till Domnarvet 18 och 36. Med hänsyn härtill hävdar Brostaden att området är mycket viktigt för hyresgästerna och att det därför icke skall utläggas som arbetsområde i järnvägsplanen. Brostaden kan därför icke acceptera det i järnvägsplanen utlagda arbetsområdet inom Domnarvet 36.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

41.1 Bullerskydd: Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad. När Mäljarbanan byggs ut med ytterligare två spår faller det inom riktlinjer för väsentlig ombyggnad vilket betyder högre krav på åtgärder än i befintlig miljö. Vid beräkningarna har antagits att fasader dämpar minst 30 dB(A). I riktlinjerna för väsentlig ombyggnad finns ett riktvärde att förhålla sig till för arbetslokaler för tyst verksamhet och det är maximal 60dB(A). Vid denna nivå ska åtgärd övervägas.

Domnarvet 18 har i dagsläget en beräknad maximalnivå på 88 dB(A) och kommer att få det även vid fullt utbyggd bana 2030. Domnarvet 36 har i dagsläget 90 dB(A) och beräknas få en ökning med 1 dB(A) till 91. Om fasaderna dämpar enligt den antagna 30 dB(A) kommer ingen åtgärd att övervägas för Domnarvet 18 eftersom nivån beräknas bli ca 58 dB(A) inomhus och alltså underskrida riktvärdet

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
(Projektnummer)

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
37(45)



och för Domnarvet 36 kommer åtgärd att övervägas. Innan beslut tas om åtgärd ska besiktning och inventering göras för att utröna om åtgärd är aktuell för Domnarvet 36, det kan t ex vara så att den antagna fasaddämpningen är underskattad. Det är också så att en ökning med 1 dB(A) knappt går att uppfatta.

Fastighets AB Brostaden menar att i och med att det finns tillfälliga bygglov för skola på Domnarvet 18 så skulle Trafikverket vara skyldigt att begränsa bullernivåerna efter en handlingsplan för buller som citeras ovan. Trafikverket ska inte dimensionera framtida skyddsåtgärder utifrån tillfällig verksamhet. Detaljplanen tillåter inte skola och Stockholms stad har nyligen avslagit en ansökan om ändring av detaljplan.

Trafikverket anser för övrigt inte att det är lämpligt med hänsyn till buller och urspårningsrisken att bedriva skola med skolgård intill järnvägen. Det är fastighetsägarens ansvar att se till att lokaler uppfyller eventuella miljökrav för skolverksamhet och det har ingen bäring på föreliggande förslag till järnvägsplan.

41.2 Elektromagnetiska fält: De elektromagnetiskafälten har mätts och beräknats för hela sträckan. Några gränsvärden finns inte men Trafikverket följer Strålsäkerhetsmyndighetens försiktighetsprinciper och utför utredning om årsmedelvärdet förväntas överstiga 0,4 µT. Värdena förväntas inte vara högre vid Domnarvet 18 och 36.

41.3 Risk och säkerhet: En risk och säkerhetsutredning är utförd. Trafikverket avser att anlägga ett påkörningskydd längs med spårområdet för att minska risken för att ett urspårat tåg ska kollidera med byggnaden inom Domnarvet 36.

41.4 Markintrång: Tomträttsshavaren blandar ihop järnvägsutbyggnaden med den kommunala utbyggnaden av gång- och cykelväg. Trafikverket kommer att lösa in en mindre del av fastigheten vilken inte bedöms bli så stor att verksamheten skulle behöva bli påtagligt negativt påverkad. Domnarvet 36 kommer att belastas med tillfällig nyttjanderätt om 201 kvm och 138 kvm kommer att regleras över till Trafikverkets fastighet. Domnarvet 18 kommer att belastas med tillfällig nyttjanderätt om 471 kvm.

41.5 Tillfällig nyttjanderätt, etablering: Trafikverkets ansats i sin planläggning är att minimera intrång och har också det kravet på sig utifrån rådande lagstiftning. I 1 kapitlet 4 § Lag om byggande av järnväg står det: "När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Om en järnvägsplan medför att mark eller annat utrymme eller särskild rätt till mark eller annat utrymme kan komma att tas i anspråk enligt 4 kap. 4 § ska planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Lag (2012:440)." På detaljnivå och beroende på hur varje enskild situation ser ut, kan sedan detta komma att ändras något. Det är svårt att utan mer ingående kunskap om varje enskild fastighets situation med exakthet lägga fast hur ett sådant intrång kan minimeras. Samråd i byggskedet kommer att ske med Fastighets AB Brostaden. Vid behov sker också samråd med andra som kan komma att påverkas.

Statens Geotekniska institut

Företrädare Beslut av HannaSofie Pedersen, enhetschef, Stefan Turesson
Myndighetsfunktionen Infrastruktur

Namn Statens Geotekniska institut

Adress 581 93 Linköping

42 Komplettering med geotekniska förutsättningar respektive planerade geotekniska åtgärder i planbeskrivning: I yttrandet framför SGI följande: SGI har tidigare lämnat ett samrådsyttrande (datum: 2013-11-15, samma dnr.) där vi konstaterade att underlaget inte innehöll geoteknisk eller miljögeoteknisk information samt vi förutsatte att geotekniska respektive

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2016-04-16
Sidor
38(45)



TRAFIKVERKET

miljögeotekniska säkerhetsfrågor kommer att beaktas i den fortsatta processen. SGI:s ställningstaganden SGI har lagt särskild vikt vid de geotekniska och miljögeotekniska frågorna dvs. vårt ansvarsområde. SGI noterar att det inte finns någon sammanfattande beskrivning av de geotekniska förutsättningarna respektive planerade geotekniska åtgärder. Vi önskar att planbeskrivningen kompletteras med delta. Vi bedömer att hantering av ytvatten och grundvatten har beskrivits på ett tillfredsställande sätt. En stor del av den aktuella sträckningen är belägen i anslutning till industriområden med potentiellt förorenad mark. Den miljötekniska markundersökning som genomförts som underlag till MKB är mycket översiktlig. Innan byggskedet behöver de förorenade områdena avgränsas och en masshanteringsplan (inkl. åtgärds mål för eventuell sanering) tas fram, vilket också nämns i planbeskrivningen. Vidare är det viktigt att ha en strategi för hantering av föroreningar i områden som tidigare inte bedömts vara potentiellt förorenade. Särskild uppmärksamhet bör riktas mot de områden där klorerade lösningsmedel hanterats, eftersom denna typ av förorening kan innebära en komplex föroreningssituation/-spridning. SGI noterar också att det är viktigt att behovet av åtgärder, för att förhindra föroreningsspridning och grumling, i samband med schaktning invid Bällstaån blir klarlagt innan byggskedet.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

42 Komplettering med geotekniska förutsättningar respektive planerade geotekniska åtgärder i planbeskrivning: En masshanteringsplan kommer att tas fram innan byggskedet startar, där det ska framgå hur jord- och bergmassor ska hanteras. Planen ska även innehålla en strategi för kommande provtagningar. Masshanteringsplanen är ett levande dokument som kan förändras i samband med byggarbetena. Områden med kända föroreningar bör avgränsas och karakteriseras för korrekt hantering.

Ett kontrollprogram för hantering av länshållningsvatten i byggskedet ska tas fram i samråd med kommunen. Kontrollprogrammet ska ställa krav på hur arbetet ska utföras och hur uppföljning och kontroll ska utföras.

Trafikverket kommer i upphandling av entreprenör säkerställa krav på entreprenören att vidta lämpliga åtgärder för att minimera föroreningsspridning och grumling i samband med arbeten invid Bällstaån. Trafikverket kommer i samråd med Miljöförvaltningen att ta fram ett kontrollprogram för hur byggskedet kommer att miljösäkras.

Storstockholms brandförsvaret

Företrädare	Robin Haglund, Civilingenjör i Riskhantering/Brandingenjör
Namn	Storstockholms brandförsvaret
Adress	Box 1328, 111 83 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

Beskrivning av synpunkterna: Synpunkter som SSBF lämnar nedan avser tekniska olycksrisker d.v.s. sådana olycksrisker (t.ex. brand, explosion, utsläpp av farliga ämnen, kommunikationsolyckor) som bl.a. kan kopplas till industrianläggningar, transportsystem och kemikalier. SSBF lämnar också synpunkter utifrån ett räddningsinsatsperspektiv med beaktande av möjligheterna att genomföra effektiva räddningsinsatser, bland annat utifrån att detta är att betrakta som en samhällsviktig funktion. Olycksrisker är dessutom att betrakta som en olägenhet enligt miljöbalken (SFS 1998:808) och ska beaktas i miljökonsekvensbeskrivningar.

43.1 Samrådsredogörelsen ska göras om: SSBF har tidigare lämnat synpunkter på samrådsunderlaget för aktuell järnvägsplan 2014-02-18. Dock är dessa inte inkluderade i

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
39(45)



TRAFIKVERKET

Samrådsredogörelsen daterad 2014-10-28. SSBF önskar att tidigare synpunkter tas med i föregående samråd och skrivs in i samrådsredogörelsen tillsammans med Trafikverkets bemötande.

43.2 Bedömningsgrunder för absoluta olycksrisker saknas: SSBF anser att "PM Riskbedömning ..." tjänar som ett gott underlag för att kunna göra bedömning av vilken miljökonsekvens nyutbyggnaden av Mäljarbanan ger för den aktuella sträckan. Dock är det svårt att följa hur Trafikverket i Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) fortsatt har använt underlaget för att göra den samlade bedömningen för olycksrisker "måttlig konsekvens". SSBF rekommenderar att dessa steg och bedömningsgrunder förtydligas, för att också stödja kommuners fysiska planarbete i samband med detta projekt. SSBF tolkar det som att bedömningen av olycksriskers påverkan i MKB endast genomförs som jämförelse mellan nollalternativet och utbyggnadsalternativet, dvs. en relativ jämförelse. En absolut bedömning av olycksriskers påverkan kan SSBF inte identifiera i varken planbeskrivning eller MKB och undrar då hur Trafikverket lever upp till kraven i Miljöbalken om att möjliggöra för en samlad bedömning för direkta och indirekta effekter på människors hälsa och miljö samt även för de nationella miljö kvalitetsmålen som refereras till. Om endast en relativ bedömning genomförs svarar den till om det nya förslaget är bättre eller sämre än befintligt. Det kommer därför vara komplicerat att svara till om det nya förslaget är förenligt med en hållbar utveckling och framtid. SSBF rekommenderar att en bedömning även genomförs i absoluta mått för att dels kunna jämföras mot andra stora projekt, nationella miljömål, den kommunala fysiska planeringen, etc.

43.3 Val av horisontår: I planens MKB beskrivs att horisontåret för projektet är 2030, vilket är 15 år från idag och drygt tio år bort från när utbyggnaden förväntas stå klar. SSBF har inte funnit någon motivering till varför detta horisontår använts. SSBF förutsätter och hoppas att den nyutbyggnad och renovering av Mäljarbanan som genomförs ska fortsätta leva efter tio år i drift. SSBF anser att Trafikverket av den anledningen borde ha valt ett horisontår som blickar något längre fram i tiden.

43.4 Kommunal fysisk planering: Stockholms stad (samt även Solna och Sundbybergs stad för delsträckor som ligger i dessa kommuner) kommer dels vara i behov av att ta hänsyn till nytillkommande bebyggelse som inte hanterats inom ramen för utbyggnaden av Mäljarbanan, dels ta hänsyn till den ackumulerade risken som flera riskkällor tillsammans genererar. Järnvägsplanen med tillhörande underlag fokuserar på vilka miljökonsekvenser som genereras av utbyggnaden, medan kommunen även behöver se till vilka andra olycksrisker som har påverkan på närområdet. Av bl.a. den anledningen men även otydligheterna avseende bedömningsgrunderna beskrivna ovan, kommer kommunerna inte kunna använda t.ex. Järnvägsplanens MKB rakt av så som den är utformad idag.

43.5 Redovisning av effekten för skyddsåtgärder: Effekten för de skyddsåtgärder som genomförs för att minska risken för färdig anläggning bör redovisas. I annat fall är det svårt att göra en bedömning om tillräckliga åtgärder är vidtagna. Även kommunen har svårt att avgöra vilka skyddsåtgärder som bör genomföras i detaljplaneringen utanför järnvägsanläggningen för att få ett tillfredsställande skydd för sina invånare. SSBF rekommenderar Trafikverket att tydligt redovisa vilken effekt de föreslagna skyddsåtgärderna har och vilken restrisk som projektet medför efter genomförda åtgärder. De skyddsåtgärder som beskrivs kommer hanteras i detaljplan måste tydligt samrådats med kommunen och ska vara färdigt innan en järnvägsplan kan godkännas för att säkerställa tillräckliga skyddsåtgärder genomförs. En tydligare beskrivning av hur detta är överenskommet med kommunen saknas. Det är otydligt hur skyddsåtgärder som inte fastställs i järnvägsplanen kommer att hanteras eller tillgodoses. Det är också otydligt varför skyddsåtgärder för att förhindra spårspning inte kommer fastställas i järnvägsplan. SSBF rekommenderar Trafikverket att förtydliga detta.

43.6 Förtydligande av hantering av olycksrisker i byggskedet: Planbeskrivningen beskriver kortfattat utbyggnadens genomförande men behandlar inte riskhantering för byggskedet. I planens MKB beskrivs att samtliga teknikområden ska arbeta med gränsöverskridande riskhantering under byggskedet, dock inte hur detta ska ske eller om det finns en upprättad plan. Förslag till åtgärder som planeras i järnvägsplanen beskrivs kortfattat, men i planbeskrivningen beskrivs att risker under byggskedet inte fastställs i järnvägsplanen utan ska hanteras av den byggande projektorganisationen. SSBF rekommenderar Trafikverket att förtydliga beskrivningen om hur olycksrisker ska hanteras

TWALL 0113 Mail Gränskningsutlåtande ver. 1.0

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
40(45)



under byggskedet och ta fram en plan för detta. SSBF samverkar gärna med Trafikverket i detta och har erfarenheter från tidigare stora projekt som t.ex. Norra Länken och Citybanan.

43.7 Möjlighet till räddningsinsatser: Vid utformning av stängsel och dylikt för att hindra personer från att beträda spårområdet bör möjligheterna för att genomföra en räddningsinsats beaktas. Tillträde till spårområdet bör tillgodoses för räddningstjänsten på flera platser längs med järnvägen. Detta för att minska påverkan på anläggningen vid t.ex. trafikstopp i samband med de olyckor som sker på spårområdet. Sektionering av strömförsörjande kontaktledning bör nogt utredas. Även detta med anledning av att minska påverkan på anläggningen vid t.ex. Räddningsfrånkoppling. På dagens befintliga järnvägsnät i Stockholmsregionen blir onödigt stora delar påverkade av olyckor med relativt begränsad utbredning. Detta är sedan tidigare identifierats som en svag punkt för järnvägsnätet och är en stor fråga inom t.ex. projekt Citybanan. SSBF:s förutsättningar avseende framkomlighet och tillgänglighet samt brandvattenförsörjning i området bör beaktas vidare i processen. SSBF samråder gärna med Trafikverket om åtgärder som kan underlätta och stödja räddningsinsatser samt förhindra onödig påverkan på järnvägen, som är ett riksintresse.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

43.1 Samrådsredogörelsen ska göras om: Det är olyckligt att SSBF:s synpunkter inte har beaktats i samrådsredogörelsen. Synpunkterna kom dock inte in under den period som Trafikverket önskade få in synpunkter. Trafikverket avser inte göra om samrådsredogörelsen men träffar gärna SSBF för att redogöra mer ingående för hur riskarbetet bedrivits.

43.2 Bedömningsgrunder för absoluta olycksrisker saknas: Underliggande utredning "PM riskbedömning" beskriver både nollalternativet och utbyggnadsalternativet ur absoluta mått. I rapporten redovisas individrisken separat för samtliga utredningsalternativ (där det framgår vilken andel av individrisken som orsakas av tågurspårningar respektive av olyckor med farligt gods). För samhällsrisken gäller även att den redovisas för samtliga utredningsalternativ.

Det finns inga nationellt beslutade kriterier varför Trafikverket valt att använda de värderingskriterier som "Det Norske Veritas" tagit fram på uppdrag av Räddningsverket. Vad gäller benämningen "måttlig konsekvens" har detta begrepp använts för att ställa riskfrågorna i proportion till övriga aspekter såsom Buller, elektromagnetiska fält mm.

43.3 Val av horisontår: Horisontåret valdes i samband med förstudien 2006 och bedömningen gjordes att utbyggnaden skulle motsvara trafikeringens behov fram tills cirka 2030, dvs då antas järnvägsanläggningen vara fullt utbyggd och fullt trafikerad. Trafikverket anser därför att horisontåret är lämpligt för att bedöma miljökonsekvenserna. Anläggningens tekniska livslängd bedöms bli cirka 100 år.

43.4 Kommunal fysisk planering: Inga synpunkter.

43.5 Redovisning av effekten för skyddsåtgärder: Framtagandet av en järnvägsplan är en process i flera steg där bland annat riskreducerande åtgärdsförslag tas fram, utreds, implementeras och slutligen verifieras. I bilaga E till "PM Riskbedömning", har befintliga riskreducerande åtgärder inventerats längs med aktuell sträcka. Vid inventeringen bedömdes följande faktorer: avstånd, topografi, skyddsbarriärer och byggnaders egenskaper.

I bilagan listas berörda objekt, redogörs för vilken typ av bebyggelse det är i förhållande till föreslagen zonindelning i Länsstyrelsens riktlinjer, samt om det rör sig om ny/förändrad alternativt befintlig bebyggelse. Inventeringen berör objekt som hamnar närmare järnvägen än 25 meter respektive 30 meter och går igenom förutsättningarna för dessa mer detaljerat. Vid genomgången av respektive objekt görs även en kvalitativ värdering av om åtgärder behövs och i sådana fall vilka.

Trafikverket har med hjälp av sina anlitade riskexperter föreslagit riskreducerande åtgärder i järnvägsplanen. Trafikverket bedömer att utbyggnadsförslaget kan genomföras utifrån ett riskperspektiv förutsatt att de föreslagna åtgärderna genomförs.

TMALL 0113 Mall Granskningsutgående ver. 1.0

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 – 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mäljarbanan

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
41(45)



TRAFIKVERKET

Länsstyrelsen kommer granska att utbyggnadsförslaget uppfyller en godtagbar risknivå. Trafikverket har valt att i järnvägsplanen enbart kommentera sådana skyddsåtgärder som valts bort men har haft en löpande dialog med länsstyrelsen om utbyggnadsförslagets risknivå.

Trafikverket måste säkerställa att järnvägsplanen innefattar tillräckliga skyddsåtgärder utifrån gällande detaljplaner. Vad gäller åtgärder som hanteras i kommande detaljplaner är de sådana som berör framtiden varför de inte kan hanteras inom ramen för järnvägsplanen.

Trafikverket har vid utbyggnaden av Mäljarbanan krav på sig att instängsling av järnvägsanläggningen ska genomföras. Anledningen till att åtgärden inte fastställs i järnvägsplanen är att den exakta utformningen och placeringen inte är klarlagd.

43.6 Förtydligande av hantering av olycksrisker i byggskedet: Trafikverket har gärna ett erfarenhetsutbyte med SSBF där vi mer ingående kan informera hur vi arbetar med riskfrågor och ta del av era erfarenheter. Trafikverket kommer i samråd med Miljöförvaltningen att ta fram ett kontrollprogram för hur byggskedet kommer att miljösäkras. Trafikverket kommer i upphandling av entreprenör ställa krav på entreprenören att ha en tydlig riskanalys med avseende på hantering av miljöolyckor i byggskedet. Det ingår även i entreprenörens egenkontroll att ha en åtgärdsplan för olyckstillbud.

Järnvägsplanen kan inte formellt sett reglera skyddsåtgärder utöver sådana som kan fastställas på en plankarta varför Trafikverket enbart kortfattat beskrivet hur riskfrågor under byggskedet ska hanteras.

43.7 Möjlighet till räddningsinsatser: Trafikverket kommer att samverka med SSBF gällande hur åtkomsten till järnvägsanläggningen bör utformas. Trafikverket måste i sin planering och byggande beakta räddningsinsatser, underhåll, arbetsmiljö, säkerhet, suicidalprevention och evakueringar.

Stockholms stad

Företrädare	Kommunstyrelsen
Namn	Stockholms stad
Adress	Stadsledningskontoret, Juridiska avd, KF/KS-kansli, Ragnar Östbergs plan 1, 105 35 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

44.1 Mark ägd av Trafikverket som ligger utanför järnvägsplan: Stockholms stad anser att mark som ägs av Trafikverket och som ligger utanför järnvägsplan ska i dialog ändras till lämpligt ändamål.

44.2 Ersättning för borttagna kopplingar: Stockholms stad vill att Trafikverket ersätter Stockholms stad för borttagna kopplingar och att de ska upplevas som trygga, gena och attraktiva.

44.3 Tillfällig och permanent funktionalitet för Stadens anläggningar ska ersättas av Trafikverket: Stockholms stad anser att Trafikverket ska ersätta tillfällig och permanent funktionalitet för Stadens anläggningar.

44.4 Stockholms stads driftkostnader: Stockholms stad anser att deras driftkostnader kommer att öka pga. närhet till järnväg. Detaljprojektering ska göras med förutsättningen att funktionen och livslängden hos stadens anläggningar inte nedsätts.

44.5 Etableringsområden och byggvägar: Stockholms stad anser att etableringsområden och byggvägar ska minimeras i utbredning och tid. Vid val av plats ska stor aktsamhet visas så att påverkan på stadens anläggningar minimeras.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
42(45)



44.6 Tiden för återställande bör förkortas: Stockholms stad anser att tiden, två år, för återställande av mark bör förkortas.

44.7 Påverkan på Stockholms stads industrispår i Lunda industriområde: Stockholms stad framhåller att under beskrivningen av nya och förändrade anläggningar beskrivs inte påverkan på stadens industrispår i Lunda industriområde. Påverkan på industrispåret i samband med utbyggnaden av Mäljarbanan behöver beskrivas för att möjliggöra en dialog kring hur Trafikverket kan kompensera för en försämrad funktion.

44.8 Fristadsvägens plankorsning: Stockholms stad menar att i handlingarna står det att en ny gång- och cykeltunnel som ska förbinda kvarteret Ferdinand och Bromstens industriområde är under utredning. Det framgår inte att det är en ersättning för en förlorad funktion i samband med utbyggnaden av Mäljarbanan. Gång- och cykelvägsutredningens utredningsområde slutar vid Spånga kyrkväg och innefattar inte hela området för utbyggnaden, vilket bör kompletteras. Vid Fristadsvägen kommer en plankorsning för gång- och cykeltrafik att tas bort och gång- och cykeltunneln tillsammans med en ny gångbro nära Fristadsvägen bedöms av staden ersätta denna koppling. I handlingen står det att det är Stockholms stad som driver denna process. Stockholms stad anser att Stockholms stad och Trafikverket tillsammans har drivit denna process, men att Trafikverket ska ta en tydligare roll och driva arbetet då Trafikverket behöver ersätta plankorsningen vid Fristadsvägen med den planerade gång- och cykeltunneln samt en ny gångbro i Fristadsvägens närhet. Anslutningar till tunneln kommer att ligga inom detaljplan för Mäljarbanans utbyggnad och bör ingå i Trafikverkets arbete för ersättning av Fristadsvägens plankorsning. Samråd ska ske löpande med Stockholms stad vad gäller bl. a. utformning, konstruktionslösningar och anslutningar till Stockholms stads anläggningar. En utgångspunkt är att Trafikverket äger de nya anläggningarna med tillhörande anslutningar och övriga nödvändiga funktioner.

44.9 Hjulsta vattenpark, Vålberga grönområde och Tensta kolonilotter: Stockholms stad framhåller att järnvägen bör utformas med stor hänsyn till omgivande stads- och landskapsrum. Anpassning av marknivåer skall överensstämma med platsens karaktär. Detta gäller också utformningen av slänter, murar, staket, stängsel och plank. Befintlig vegetation bör i största möjligaste mån värnas samt i förekommande fall återställas efter utbyggnaden av spårområdet. Arbetsområdet ska stänglas in. Detta gäller t.ex. vid Hjulsta grönområde och Vålberga grönområde. Höga bergsskärningar där bearbetning av berg måste ske bör i största möjliga mån undvikas. Sportplaner och parkaktiviteter i Hjulsta vattenpark ska fungera och störas så lite som möjligt av spårbygget. Utförandet av schakter, slänter och bergssprängningar ska följa Stockholms stads anvisningar och utformning/utförande ska anpassas till omgivningen. Träd, bryn och buskage m.m. som inte har kunnat sparas på grund av Mäljarbanans breddning återplanteras med motsvarande arter.

44.10 Spånga Station och bussterminal: Stockholms stad vill ha fortsatt dialog kring utvecklingen och utformningen av Spånga station och bussterminal.

44.11 Gång- och cykelväg Lunda industriområde: Stockholms stad vill att Trafikverket visar och genomför godtagbara ersättningsalternativ till gång- och cykelvägen som kommer att vara avstängd under byggtiden både för Mäljarbanan och projekt Förbifart Stockholm. Det är viktigt att ersättningsalternativen som presenteras är väl separerade från biltrafik och byggetrafik samt att det är gena sträckningar med god standard vad gäller både utformning, beläggning och belysning. Då gång- och cykelvägen mellan Barkarby och Lunda industriområde löper i två kommuner behöver Trafikverket ta en samordnande roll och bjuda in till dialog mellan berörda kommuner.

44.12 Busshållplatser Bergslagsvägen: Stockholms stad menar att busshållplatserna Lunda norra och dess anslutningar påverkas under byggtiden och planeras att stängas av tillfälligt. Busshållplatserna behöver ersättas och få nya platser i närheten av deras nuvarande lägen. Nya anslutningar till Bergslagsvägen mot dess omland ombesörjs av TRV, anslutningarna bör angöra till de ersättningsvägar som anläggs för gång- och cykeltrafiken.

44.13 Gång- och cykelväg samt vägar vid Spånga station (Solhemsbackarna): Stockholms stad kräver samråd om hur gång- och cykelvägarna och vägarna ska ersättas under byggtiden samt

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
{Projektnummer}

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
43(45)



TRAFIKVERKET

dess permanenta läge och utformning. Angöring till berörda fastigheter längs Solhemsbackarna behöver lösas i samråd med Stockholms stad.

44.14 Stödmurar och plank: Stockholms stad anser att stödmurar och plank bör ägas av Trafikverket. Murar slänter och plank ska gestaltas och utformas så att de passar in i landskapet och är funktionella. Ett av gestaltningsmålen är att den visuella barriäreffekten ska minska, vilket delvis kan uppnås med växtbeklädda skärmar.

44.15 Belysning som tillhör Stockholms stad: Stockholms stad kräver att all projektering och utförande ska utföras av Trafikkontorets upphandlade ramavtalskonsulter samt arbetet utföras av ramavtalsentreprenör.

44.16 Buller: Stockholms stad anser att skyddsåtgärder även ska erbjudas till de skol- och förskolegårdar där ekvivalenta ljudnivån överstiger 55 dBA på grund av spårbuller. För att minska bullret vid viktiga rekreationsytor som Hjulsta och Vålberga grönområde kan bullervallar uppföras.

44.17 Vibrationer: Stockholms stad anser att det är viktigt att säkerställa att spårutbyggnaden inte leder till vibrationer i bostäder som överstiger 0,4 mm/s.

44.18 Pågående infrastrukturprojekt: Stockholms stad anser att Trafikverket måste driva samordning mellan projekt Mälardal, Förbifart Stockholm, Trafikförvaltningen och berörda kommuner. Vidare bör konturerna för tillfällig nyttjanderätt samt färdig anläggning ur arbetsplanen för Förbifart Stockholm läggas in i handlingarna för granskning.

Kommentar från Trafikverkets Region Stockholm

44.1 Mark ägd av Trafikverket som ligger utanför järnvägsplan: Trafikverket kommer i dialog med Stockholms stad att ändra Trafikverkets mark till lämpligt ändamål.

44.2 Ersättning för borttagna kopplingar: Trafikverket, projekt Mälardal kommer inte att ta bort några befintliga kopplingar i järnvägsplan för Spånga - Barkarby. Tillfälligt under byggtiden kommer förändringar i trafiken att vara nödvändig.

44.3 Tillfällig och permanent funktionalitet för Stockholms stads anläggningar ska ersättas av Trafikverket: Trafikverket kommer i möjligaste mån, utifrån tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt, att ersätta funktionaliteten i allmänna anläggningar för den påverkan som utbyggnaden av Mälardal medför.

44.4 Stockholms stads driftkostnader: Trafikverket kommer i möjligaste mån, utifrån tekniskt genomförbart och ekonomiskt rimligt, att ersätta Staden för den påverkan som utbyggnaden av Mälardal medför. De närmare detaljerna kommer att utformas i samråd med Stockholms stad.

44.5 Etableringsområden och byggvägar: Trafikverket, projekt Mälardal, har alltid ambitionen att optimera det totala intrånget och minimera vår påverkan på omgivningen.

44.6 Tiden för återställande bör förkortas: Trafikverket har gjort en avvägning, som bygger på erfarenhet, av hur lång tid som kan komma att behövas för återställande och vidhåller att behovet är minst två år. Trafikverket kommer att försöka minska tiden om möjligt. Återställandetiden kommer att variera på olika platser vart efter byggandet fortskrider och Trafikverket vill försöka förkorta tiden där det är möjligt. Tiden kommer inte att fastställas.

44.7 Påverkan på Stockholms stads industrispår i Lunda industriområde: Industrispåret i Lunda kommer att påverkas och behöva stängas av periodvis under byggtiden. De närmare detaljerna kommer att utformas i samråd med Stockholms stad. En beskrivning av hur Mälardals utbyggnad påverkar industrispåret har tagits fram och översänts till staden.

44.8 Fristadsvägens plankorsning: Fristadsvägens plankorsning är inte berörd i denna järnvägsplan som avser en sträcka norr om korsningen. Gång- och cykelvägar är en kommunal angelägenhet. Det ligger inte inom projekt Mälardals uppdrag att driva frågor om kommunala anläggningar. Trafikverket ska inte äga kommunala anläggningar. En ny gång- och cykelundergång

TMALL 0113 Mail Granskningsutlåtande ver. 1.0

Trafikverket
Projekt Mälardal
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Stormbyvägen 2 - 4,
Spånga

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Lars Segerman
Projekt Mälardal

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
44(45)



TRAFIKVERKET

mellan kv. Ferdinand och Bromstens industriområde kan dock accepteras av Trafikverket. Plankorsningen vid Fristadsvägen ska Trafikverket utreda genom samråd med Stockholms stad.

44.9 Hjulsta vattenpark, Vålberga grönområde och Tensta kolonilotter: Järnvägen kommer att byggas med hänsyn till omgivande stads- och landskapsbild. I miljökonsekvensbeskrivningen har påverkan på stad och landskap utretts och bedömts till liten negativ konsekvens för stad- och landskapsbild men med stor påverkan på landskapsrummet i Vålberga grönområde samt en negativ påverkan på Hjulsta grönområde. För att minska påverkan på landskapsbild i Hjulsta grönområde, har Trafikverket för avsikt att återplantera den trädridå som idag finns mellan järnvägen och grönområdet alternativt att ersätta med motsvarande parkmiljö (exempelvis buskar). I Vålberga grönområde har Trafikverket för avsikt att i möjligaste mån spara karakteristiska träd, bryn och rester av murar mm. När det gäller bergskärningar och andra byggnadstekniska detaljer är alltid ambitionen att reducera negativ påverkan, det är dock svårt att påverka detta i någon större omfattning eftersom bl.a. spår- och höjdläge är förhållandevis låst. Påverkan på omgivningen under byggtiden kommer också att försöka minimeras. Detaljutformning kan inte fastställas i en järnvägsplan utan får bestämmas löpande i samråd med Stockholms stad.

44.10 Spånga Station och bussterminal: Trafikverket ställer sig positiv till fortsatt dialog.

44.11 Gång- och cykelväg Lunda industriområde: Trafikverket kommer i samråd med Stockholms stad att anordna alternativ till dagens gång- och cykelvägar under byggtiden. Detaljutformningen kan inte fastställas i en järnvägsplan utan måste utarbetas successivt och med hänsyn till rådande omständigheter. Trafikverket har inte ansvar för att samordna kommunala anläggningar mellan kommuner. Trafikverket kan dock försöka medverka till en god dialog mellan Järfälla kommun och Stockholms stad.

44.12 Busshållplatser Bergslagsvägen: Trafikverket råder inte över busstrafik och dess hållplatser. Trafikverket tar fram förslag till möjliga åtgärder i samråd med SL.

44.13 Gång- och cykelväg samt vägar vid Spånga station (Solhemsbackarna): Samråd kommer att ske.

44.14 Stödmurar och plank: Trafikverket brukar i normalfallet äga och sköta anläggningar som tillhör järnvägen. Stödmurar och plank bör därför tillhöra Trafikverket. Detaljutformningen kan inte fastställas i järnvägsplanen men kommer att utformas vid bygglovsprövningen och i samråd med Stockholms stad. Utsidan av bullerskärmen vid Solhemsbackarna kan med fördel underhållas av Stockholms stad.

44.15 Belysning som tillhör Stockholms stad: Trafikverket och Stockholms stad ska i ett genomförandeavtal precisera vem som ansvarar för projektering och utförande av respektive arbete.

44.16 Buller: Trafikverket följer de riktlinjer som gäller för väsentlig ombyggnad. Riktvärdet för undervisningslokaler inomhus är 45 dB(A) maximal ljudnivå. Trafikverket strävar efter att nå riktvärdena, men hänsyn måste även tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Om riktlinjerna ändras kommer Trafikverket att följa de nya riktlinjerna oavsett om de finns med på plankartan eller inte.

44.17 Vibrationer: Trafikverket bedömer att vibrationsnivån inte kommer att öka i nämnvärd omfattning. Om vibrationer överstiger 0,4 mm/s i bostads sovrum nattetid (22.00 -06.00) kommer åtgärder att övervägas. Inga boende ska behöva utsättas för vibrationsnivåer över 1,0 mm/s i sovrum nattetid. Kan detta inte nås med rimliga tekniska åtgärder bör fastighetsägaren erbjudas inlösen av fastighet.

44.18 Pågående infrastrukturprojekt: TRV samordnar alltid sina projekt om nödvändigt. Järnvägsplanen är anpassad efter Förbifarten. Tillfällig nyttjanderätt för Förbifarten ska inte hanteras inom ramen för järnvägsplanen och bör därför inte läggas in.

PM

Ärendenummer
TRV 2014/1309
Projektnummer
[Projektnummer]

Dokumentdatum
2015-04-15
Sidor
45(45)



För Trafikverket Region Stockholm den 15 april 2015

Lars Segerman, projektledare

Bilagor:

- 1 Inkomna yttrande under granskningen
- 2 Karta över inkomna yttranden

(

(

(

(



Enheten för planfrågor
Catarina Fogelberg

Trafikverket
Projekt Mäljarbanan TRV 2014/1309
Ärendemottagningen
Box 810
781 28 Borlänge

Järnvägsplan för ombyggnad av järnväg mellan Spånga-Barkarby i Stockholms kommun, Stockholms län Bandel 445, km 10+300 – 13+900

Trafikverket har den 20 april 2015 översänt rubricerade förslag till järnvägsplan enligt 21 § förordningen (2012:708) om byggande av järnväg, med begäran om Länsstyrelsens yttrande inför Trafikverkets fastställande enligt 2 kap. 15 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Planen omfattar sträckan mellan Spånga och Barkarby, som utgör en del av projektet för Mäljarbanans ombyggnad från Tomteboda till Kallhäll.

Syftet med projektet är att möjliggöra ökad tågtrafik med tätare trafikering, och därmed undvika den störning och begränsning av tågtrafiken som dagens samtrafikering med fjärrtåg, regionaltåg och pendeltåg orsakar.

Längs hela sträckan Tomteboda – Kallhäll kommer Mäljarbanan att byggas ut från två till fyra spår. Förstudie och järnvägsutredning har tagits fram för hela sträckan. Planeringen och ombyggnaden är uppdelad i två etapper. Den första etappen Barkarby – Kallhäll är under utbyggnad. Inom den andra etappen har järnvägsplan tagits fram för den första av fyra delsträckor, Tomteboda – Huvudsta. Den har prioriterats för att möjliggöra en väl fungerande anslutning mellan Mäljarbanan och Ostkustbanan när Citybanan genom Stockholm är utbyggd.

Den nu aktuella järnvägsplanen för Mäljarbanan mellan Spånga – Barkarby är den andra delsträckan i andra etappen. Väster om Spånga station innebär järnvägsplanen att mark på norra sidan spårområdet kommer att behöva tas i anspråk när en kurva rätas ut. I övrigt innebär ombyggnaden att befintligt spårområde breddas.

Länsstyrelsen godkände den 3 juli 2014 järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Järnvägsplanen med MKB har varit utställd för granskning under tiden 26 januari till den 23 februari 2015. Därefter har en uppgift om höjd på bullerskärm rättats, och ändringen kommunicerats med berörda. Trafikverket har sammanställt och bemött inkomna synpunkter i granskningsutlåtanden daterade den 9 och den 15 april 2015.

Vid prövningen av järnvägsplanen ska 2-4 kap. samt 5 kap. 3 § miljöbalken tillämpas, vilket följer av 1 kap. 3 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Länsstyrelsen har bland annat i uppdrag att verka för att de nationella målen får genomslag i länet, däribland de transportpolitiska funktions- och hänsynsmålen rörande tillgänglighet, säkerhet, miljö- och hälsa.

Datum
2015-07-30

Beteckning
3434-13580-2015

Länsstyrelsens ställningstagande

Tillstyrkan

Länsstyrelsen tillstyrker att järnvägsplanen för ombyggnad av järnvägen mellan Spånga och Barkarby inom Stockholms kommun (bandel 445, kn 10+300 – 13+900), daterad januari 2015 och reviderad februari 2015, fastställs enligt 2 kap. 15 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Länsstyrelsen har, under förutsättning att nedan redovisade synpunkter beaktas, inget att erinra mot hur de allmänna intressena har tillgodosetts. Spårbyggnaden är enligt Länsstyrelsens bedömning förenlig med de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken, hushållningsbestämmelserna enligt 3 kap miljöbalken samt med bestämmelser om miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap 3 § miljöbalken.

Länsstyrelsen finner att ombyggnaden inte strider mot syftet med gällande regionplan, Stockholms stads kommunövergripande översiktsplan eller Länsstyrelsens granskningsyttrande till översiktsplanen. Järnvägsplanen stämmer inte överens med ett flertal detaljplaner som berörs av spårbyggnaden. Stockholms stad tar fram en ny detaljplan för att möjliggöra ombyggnad enligt järnvägsplanen.

Nedan följer Länsstyrelsens motivering till ställningstagandet och synpunkter på fortsatt arbete. De synpunkter Länsstyrelsen förutsätter kommer att beaktas rör risk- och säkerhetsfrågor.

Motivering för länsstyrelsens ställningstagande

Förenlighet med de allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken
Projektet har ett stort allmänt intresse, hög prioritet och snäv tidplan. Ombyggnaden innebär en breddning av spårområdet i störningskänslig miljö, i stadsbyggt nära bebyggelse och bostäder, som redan idag påverkas av störningar från tågtrafiken.

Risk- och säkerhetsfrågor

Risker avseende olyckshändelse med urspårning av tåg har utretts under framtagandet av järnvägsplanen. I Lunda och Bromstens verksamhetsområden där byggnader ligger nära järnvägen, reglerar planen riskbegränsande åtgärder i form av skyddsräll/påkörningsskydd förbi byggnader som ligger nära. I Bromstensområdet pågår arbete med flera nya detaljplaner för omvandling och bebyggelseutveckling på båda sidor om järnvägen. Det kommer att väsentligt förändra förutsättningarna i området. Länsstyrelsen vill framhålla att risker och behov av skyddsåtgärder för ny bebyggelse ska beaktas i arbetet med dessa detaljplaner. Ett skyddsavstånd på minst 25-30 meter bör upprätthållas vid planläggning intill järnvägen.

På norra sidan spåren i Bromsten ligger Erikshjälpen (km 11+000) och bollsporthallar (km 10+900) mycket nära spåren. Trafikverket har utgått från att verksamheterna inte kommer att finnas kvar, och järnvägsplanen reglerar inte någon skyddsåtgärd vid bollhallarna. Vid Erikshjälpen kan påkörningsskydd för Spånga-

Datum
2015-07-30

Beteckning
3434-13580-2015

viadukten ge visst skydd. Länsstyrelsen förutsätter att nödvändiga skyddsåtgärder kommer att vidtas, om det visar sig att verksamheterna fortfarande kommer att vara kvar när den ombyggda järnvägen är färdig att tas i bruk.

Av planbeskrivningen framgår att stängsel kommer att finnas utmed hela spårsträckan, vilket minskar risken för spårsprung. Enligt planbeskrivningen kommer detaljplanen att innehålla en ny gc-passage under järnvägen vid kv. Ferdinand. Den närmare placeringen och utformningen av gc-passagen kommer att ske i samråd mellan Trafikverket och Stockholms stad, och regleras i detaljplanen. Det är också positivt att Trafikverket avser att i samråd med staden undersöka möjlighet att komplettera befintlig gångbro över järnvägen mellan Lunda och Hjulsta grönområde, en åtgärd som skulle minska barriäreffekten och reducera risken för spårsprung ytterligare.

Risk för översvämning och erosion samt förorening vid olycka

I järnvägsplanen regleras inga åtgärder avseende risker vid höga flöden i Bällstaån. Enligt planbeskrivningen kommer Trafikverket i samråd med Stockholms stad att utreda översvänningsfrågorna och möjliga åtgärder som erosionskydd och översvänningsytor. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att dessa utredningar genomförs. Åtgärder för att förhindra förorening av Bällstaån vid en olycka med farligt gods kommer enligt planbeskrivningen att utredas i kommande detaljprojektering. Detta bör ske i nära samråd med Stockholms stad, miljöförvaltningen, och Stockholm vatten AB.

Buller

Spårrombyggnaden möjliggör ökad tågtrafik och högre hastighet, vilket innebär att den maximala ljudnivån beräknas öka med 3-4 dBA, och den ekvivalenta med 4-5 dBA upp till 100 meter från spåren. Enligt järnvägsplanen kommer Trafikverket att erbjuda fasadåtgärder/fönsteråtgärder för bostäder och känslig verksamhet, där beräknad framtida bullernivå annars kommer att överskrida riktvärde för maximal ljudnivå inomhus, samt lokala skydd vid uteplats där riktvärdet utomhus annars kommer att överskridas. Det framgår av handlingarna att en inventering av behov av åtgärder och lämpligt utförande kommer att ske. Planen omfattar också bullerskärmar längs delar av spåret där det finns förutsättningar att på så sätt med rimliga åtgärder reducera bullret. Länsstyrelsen vill framhålla vikten av att alla åtgärder som är tekniskt/ekonomiskt rimliga vidtas för att begränsa störningarna.

Kulturmiljö

Trafikverket avser att ansöka om hos Länsstyrelsen om tillstånd enligt kulturmiljölagen för undersökning och borttagande av fornlämningen Breda by (Spånga 235:1), belägen norr om Lunda industriområde på södra sidan av spårområdet, väster om Bergslagsvägen. Detta fornlämningsområde berörs både av ombyggnad av Mäljarbanan och utbyggnad av E4 Förbifart Stockholm. Länsstyrelsen vill understryka vikten av samordning mellan projekten i denna fråga.

Hushållningsbestämmelserna enligt 3 kap. miljöbalken

Mäljarbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Spårrombyggnaden berör ett annat riksintresse för kommunikationer,

Datum
2015-07-30

Beteckning
3434-13580-2015

E4 Förbifart Stockholm. Arbeten i anslutning till ombyggnad av järnvägen och ombyggnad av vägen behöver samordnas, vilket också uppmärksammas i planbeskrivningen. Länsstyrelsen bedömer att föreslagen ombyggnad är förenlig med de grundläggande och särskilda bestämmelserna för hushållning med mark- och vattenområden enligt 3 kap. miljöbalken.

Miljökvalitetsnormerna enligt 5 kap. 3 § miljöbalken

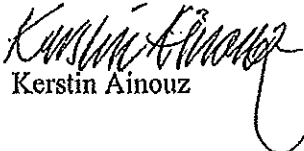
Ombyggnaden av Mäljarbanan kommer att beröra ytvattenförekomsten Bällstaån, som mynnar i Bällstaviken/Ulvsundasjön, i Mälaren. Bällstaån är idag kraftigt förorenad. Föroreningsbidraget från den ökade trafiken som ombyggnaden av järnvägen möjliggör bedöms bli marginellt, och inte bidra till att tillståndet i recipienten försämras. Enligt Länsstyrelsens mening följs därmed miljökvalitetsnormerna för vatten enligt 5 kap. 3 § miljöbalken.

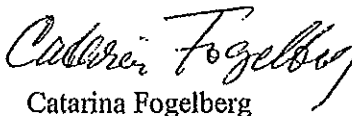
Länsstyrelsen vill informera om att uppdaterade statusklassningar, samt förslag till nya miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram finns tillgängliga på Vatteninformationssystem Sverige (VISS <http://www.viss.lansstyrelsen.se/>). I december 2015 tas nytt beslut om miljökvalitetsnormer och åtgärdsprogram, för perioden 2015-2021. De nya uppgifterna behöver inhämtas inför det fortsatta arbetet.

Järnvägsplanens förenlighet med gällande planer enligt PBL

Järnvägsplanen är förenlig med intentionerna i gällande regionplan, RUFS 2010, och med kommunens gällande översiktsplan. Ombyggnaden berör fjorton olika detaljplaner inom Stockholms stad. I flertalet av dessa rymmer spårbyggnaden inte inom nuvarande spårområden. En ny detaljplan upprättas för ombyggnaden av järnvägen. Detaljplanen kommer att ställas ut för granskning under hösten 2015. När den nya detaljplanen antagits och vunnit laga kraft ska järnvägsplanen vara förenlig med denna.

I beredningen har deltagit planhandläggare Catarina Fogelberg föredragande, och t.f. planchef Kerstin Ainouz, beslutande.


Kerstin Ainouz


Catarina Fogelberg

Kopia till:

Trafikverket, Projekt Mäljarbanan, 172 90 Sundbyberg

Stockholms stad

Järfälla kommun

SBsb (OP), SBk (SA), Ms (NB), My (HF), Mg (EB), SBp (CF), pärm