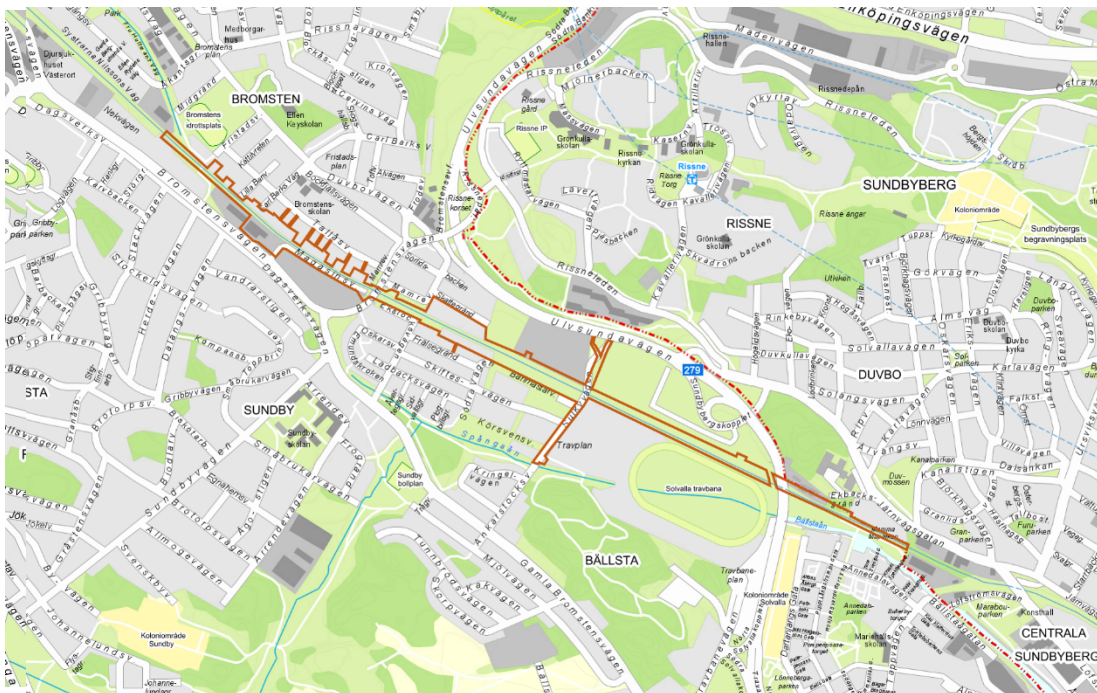


## Planbeskrivning

### Detaljplan för Mälarbanan, sträckan Sundbyberg till Spånga, del av fastigheten Norrmalm 5:1 m.fl. i stadsdelarna Bromsten, Sundby och Bällsta, S-Dp 2013-20059



#### Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se  
stockholm.se

## Sammanfattning

### Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Mälarbanan inom sträckan Sundbybergs kommungräns till Midgränd vid Bromstens IP, Spånga. Detaljplanen omfattar den andra av två delsträckor inom Stockholms stad.

Genom hela planområdet ska en utbyggnad möjliggöras med ytterligare två spår längs Mälarbanan. Efter utbyggnaden kommer hela sträckningen att ha fyra spår, två för pendeltåg och två för regional-, gods- och fjärrtåg. Utbyggnaden ska öka kapaciteten för både pendeltåg och regionaltåg. Parallellt med detaljplanearbetet har Trafikverket upprättat en järnvägsplan för samma sträcka.

Förutom själva utbyggnaden till fyra spår skapas förutsättning för följande:

- Breddning av järnvägen för att anlägga ett vändspår i höjd med Solvalla travbana. Det lämnar möjlighet till minskad påverkan vid anläggande av en eventuell framtida pendeltågsstation.
- Planskild korsning för Sulkylvägen med tillhörande gatukopplingar.
- Justerat läge för Magasinsvägen.
- Ny parkmark i kvarteret Ring.
- Större kulvert för Bällstaån i nytt läge.
- Nya järnvägstekniska anläggningar, stödmurar och bullerskärmar.
- Befintliga bostads- och verksamhetsfastigheter planläggs på nytt för att möjliggöra fastighetsreglering.

### Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap. 34 § eller MB 6 kap. 11 § att en miljöbedömning behöver göras. Till detaljplanen har därför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättats som grundar sig på Trafikverkets MKB tillhörande järnvägsplanen.

### Tidplan

Samråd 2022-05-10 – 2022-06-20

Granskning Q4 2022

Antagande Q2 2023

## Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
Planens syfte och huvuddrag .....	2
Miljöbedömning .....	2
Tidplan .....	2
<b>Inledning .....</b>	<b>5</b>
Handlingar .....	5
Planens syfte och huvuddrag .....	5
Bakgrund .....	6
Plandata .....	8
Tidigare ställningstaganden .....	8
<b>Förutsättningar .....</b>	<b>11</b>
Natur .....	11
Geotekniska förhållanden .....	11
Hydrologiska förhållanden .....	12
Markavvattning .....	12
Dagvatten .....	13
Befintlig bebyggelse .....	13
Landskapsbild/stadsbild .....	13
Kulturhistoriskt värdefull miljö .....	15
Gator och trafik .....	15
Störningar och risker .....	16
<b>Planförslag .....</b>	<b>17</b>
Järnvägstrafikområdet .....	17
Påverkan på fastigheter intill järnvägen .....	18
Gator och trafik .....	22
Teknisk försörjning .....	24
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>25</b>
Undersökning om betydande miljöpåverkan .....	25
Naturmiljö .....	26
Mark och vatten .....	26
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	26
Landskapsbild/ stadsbild .....	27
Kulturhistoriskt värdefull miljö .....	27
Störningar och risker .....	28
Elektromagnetiska fält .....	30
Miljökonsekvenser under byggtid .....	30
Barnkonsekvenser .....	31
Trafikkonsekvenser .....	31
<b>Tidplan .....</b>	<b>32</b>
<b>Genomförande .....</b>	<b>32</b>
Organisatoriska frågor .....	32
Verkan på befintliga detaljplaner .....	34
Fastighetsrättsliga frågor .....	34

Ekonomiska frågor .....	45
Tekniska frågor .....	46
Genomförandetid .....	46

## Inledning

### Handlingar

#### Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Planen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Planen startades 2013 och omfattas av övergångsbestämmelserna som trädde i kraft januari 2015. De reglerar planprocess och förfarande. Planen handläggs med normalt förfarande.

Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH 2000. Till planen hör denna planbeskrivning och en miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken.

Till järnvägsplanen för Mälarbanan har en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken tagits fram. Till MKB:n har ett flertal underliggande PM tagits fram, bland annat om buller, vibrationer, risk, förorenad mark samt yt- och grundvatten. Till detaljplanen har en separat MKB upprättats som grundar sig på Trafikverkets MKB.

#### Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Miljökonsekvensbeskrivning* (Trafikverket, 2016-11-07)
- *Underlagsrapport buller* (Trafikverket, 2021-11-19)
- *Underlagsrapport risk* (Trafikverket, 2021-10-28)
- *Underlagsrapport ytvatten och miljökvalitetsnormer* (Trafikverket, 2021-10-25)
- *PM förorenad mark* (Trafikverket, 2013-09-05)

#### Medverkande

Detaljplanen är framtagen av Martin Forsberg på stadsbyggnadskontoret tillsammans med plankonsulter från WSP Sverige AB. I projektgruppen har även Isabelle Stöckel från exploateringskontoret samt Jevgenija Palin från trafikkontoret medverkat.

### Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Mälarbanan inom sträckan Sundbybergs kommungräns till Midgränd i höjd med Bromstens IP, Spånga. Detaljplanen omfattar den andra av två delsträckor inom Stockholms stad.

Genom hela planområdet ska en utbyggnad möjliggöras med ytterligare två spår längs Mälarbanan. Efter utbyggnaden kommer hela sträckningen att ha fyra spår, två för pendeltåg och två för regional-, gods- och fjärrtåg. Utbyggnaden ska öka kapaciteten för både pendeltåg och regionaltåg. Parallellt med detaljplanearbetet har Trafikverket upprättat en järnvägsplan för samma sträcka.

Förutom själva utbyggnaden till fyra spår skapas förutsättning för följande:

- Breddning av järnvägen för att anlägga ett vändspår för pendeltågstrafik i höjd med Solvalla travbana. Det lämnar möjlighet till minskad påverkan vid anläggande av en eventuell framtida pendeltågsstation.
- Planskild korsning för Sulkylvägen med tillhörande gatukopplingar.
- Justerat läge för Magasinsvägen.
- Ny parkmark i kvarteret Ring.
- Större kulvert för Bällstaån i nytt läge.
- Nya järnvägstekniska anläggningar, stödmurar och bullerskärmar.
- Befintliga bostads- och verksamhetsfastigheter planläggs på nytt för att möjliggöra fastighetsreglering.

### **Bakgrund**

Mälarbanan är benämningen på den järnvägssträckning som går från Stockholm i riktning mot Västerås. Banan utgör en viktig del av Mälarregionens järnvägsnät för pendel-, regional-, fjärr- och godstågstrafik. Idag är belastningen mycket hög och banans kapacitet är maximalt utnyttjad. Återkommande trafikstörningar uppkommer eftersom tåg med olika trafikuppgifter och stoppmönster delar spår.

Banverket, nuvarande Trafikverket, tog år 2008 fram en järnvägsutredning för Mälarbanan på sträckan Tomtebodavägen – Kallhäll (ca 20 km) och år 2009 beslutades att påbörja arbete med järnvägsplaner för sträckan. På sträckan Barkarby-Tomtebodavägen föreslogs två olika alternativ i järnvägsutredningen. År 2010 beslutade Trafikverket att utbyggnaden till fyra spår skulle följa befintlig sträckning. Utbyggnaden av Mälarbanan sker för att utöka kapaciteten på banan samt för att minska störningskänsligheten. Utbyggnaden av Mälarbanan är även en del i att fullt kunna nyttja den kapacitetsökning som Citybanans utbyggnad medför. Först när Mälarbanan är utbyggd till fyra spår kan full kapacitet på Citybanan nås.

Trafikverket hanterar järnvägsbreddningen enligt lagen om byggande av järnväg och tar fram järnvägsplaner. Spårutbyggnaden berör ett stort antal befintliga detaljplaner i Stockholm. Inom område som omfattas av detaljplan får järnväg inte byggas i strid mot planen. För projektets genomförande krävs därför att Stockholms stad upprättar detaljplaner som ger utrymme för spårutbyggnaden. Detaljplan för Mälarbanan, sträckan Spånga till Barkarby, vann laga kraft 2018-05-03.



Översiktskarta, Trafikverket.



Karta över berörda stadsdelar inom Stockholms stad, aktuell bansträcka i rött.



## **Plandata**

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet omfattar ca 13,5 hektar och sträcker sig längs järnvägen från Sundbybergs kommungräns i sydöst till Bällstaåns kulvert invid Midgränd vid Bromstens IP i nordväst.

Spårsträckan är cirka 2,6 kilometer. Planområdet har delvis anpassats till gränser för gällande detaljplaner.

Mark för utökat järnvägsområde utgörs av både privatägd kvartersmark och kommunägd allmän platsmark. Planområdet berör i huvudsak Norrmalm 5:1 som ägs av Trafikverket, men även flertalet privata och kommunalägda fastigheter som ligger i direkt anslutning till denna. Inom planområdet finns även områden upplåtna med ledningsrätt.

## **Tidigare ställningstaganden**

### **Regionplan**

I den regionala utvecklingsplanen RUFS 2050 betraktas Mälarbanans utbyggnad som en befintlig planeringsförutsättning. Där anges att den tillgänglighet som det regionala transportsystemet bidrar till möjliggör en regionalt sammanhållen bostads- och arbetsmarknad. Resandebehoven i ett 2050-perspektiv innebär också att kapaciteten på pendeltågssystemen på sikt kommer att behöva ökas. Detta gäller i synnerhet från de regionala stadskärnorna, bl.a. Barkarby-Jakobsberg, mot regioncentrum (centrala Stockholm).

### **Översiktsplan**

Mälarbanan bidrar till en ökad tillgänglighet som omnämns som ett av stadsbyggnadsmålen i översiktsplanen. Hög tillgänglighet är avgörande för Stockholm och regionens möjligheter att växa och konkurrera med andra städer och regioner. Staden ska möta en ökad rese- och transportefterfrågan med en infrastruktur som är attraktiv, hållbar samt resurs- och kostnadseffektiv.

Vidare framhålls i översiktsplanen att transportsystemet har en stor betydelse för en sammanhållen kunskaps- och arbetsmarknadsregion. EU har även pekat ut vikten av ett sammanlänkat transeuropeiskt transportnät TEN-T. Ett flertal större vägar, stambanor och hamnverksamheter i Stockholm-Mälardalsregionen ingår i detta nätverk, däribland Mälarbanan.

Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanen.



### Program

Aktuellt planärende inleddes med ett programarbete (Dnr 2011-20093) för den del av Mälarbanan som berör Stockholms stad. Programmet redovisar planeringsförutsättningar och planeringsinriktningar och ligger till grund för detaljplanen.

### Detaljplan

Inom aktuellt planområde berörs flera gällande detaljplaner som i huvudsak anger järnvägstrafiksområde. Därutöver berörs områden betecknade gata och parkmark på allmän platsmark samt bostäder och industri på kvartersmark. Järnvägssträckan mellan Ekstocksvägen/Mamrevägen och Ulvsundavägen samt områden inom Bromsten 9:1 är i huvudsak inte planlagda. Inom planområdet finns flertalet fastigheter med tomtindelningsbestämmelser.

Följande stadsplaner/byggnadsplaner/styckningsplaner/detaljplaner gäller inom planområdet:

- Pl 5681A
- P2006-08225
- SOLVALLA-2
- SOLVALLA-4
- SOLVALLA-5
- P2004-06742
- Bromsten-1
- Dp 89081
- Pl 6916
- Pl 8061A
- Pl 5101A
- Pl 5491B
- Pl 7848
- Pl 4374B
- Pl 5105
- P2008-19226
- P2014-19911

Följande tomtindelningsbestämmelser gäller inom planområdet:

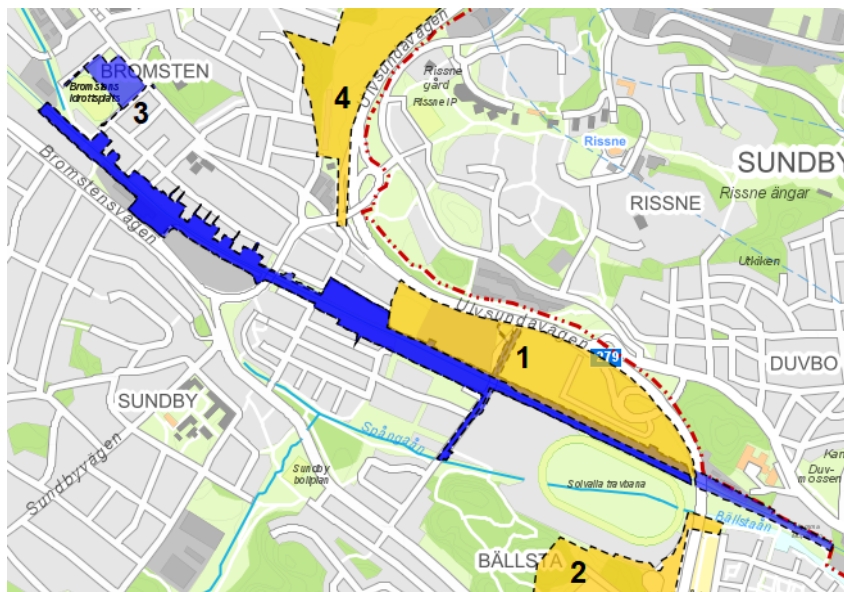
- 01-STT-3/1936
- B98/1949
- B160/1949
- B41/1955
- B33/1956
- B197/1963
- B160/1969

- B63/1976
- B35/1984
- FP94011

### *Intilliggande pågående planarbete*

Planområdet ligger i nära anslutning till områden med pågående planarbeten. Planarbetena är:

1. Dnr 2018-03748. Bostäder, verksamheter, Bromsten 9:1 med flera. Planen syftar till att utreda möjligheten att utveckla fastigheten Bromsten 9:1 med cirka 300 bostäder, verksamheter, gator och parker.
2. Dnr 2018-09912. Södra Solvallastaden. Planen syftar till att möjliggöra ny stadsbebyggelse med ca 2000 bostäder, service, skola och verksamheter.
3. Dnr 2020-15870. Skola på Bromstens IP, Bromsten 8:26. Planen syftar till att möjliggöra en skola och en fullstor idrottshall på norra delen av Bromstens IP.
4. Dnr 2020-13360. Bostäder, del av Bromsten 9:2. Planen syftar till att utreda möjligheten för 800 bostäder, förskola och torg.



*Planområdet med intilliggande pågående planarbete, numrerade 1-4.*

### Kommunala beslut i övrigt

Redovisning av programsamråd och ställningstagande inför fortsatt planarbete för utbyggnad av Mälarbanan skedde 14 november 2013. Stadsbyggnadsnämnden beslutade att godkänna kontorets förslag till beslut och ställde sig positiv till att Trafikverket ska bygga ut spårkapaciteten från två till fyra spår.

#### Riksintressen

Mälarbanan är en kommunikationsled utpekad som riksintresse. Dess funktion är av intresse för en väsentligt större grupp än kommunens invånare. Utbyggnaden av Mälarbanan ingår i riksintresset. Avvägningar mellan riksintressen och andra intressen bevakas av länsstyrelsen under planens upprättande.

I planområdets närhet finns väg 279 som är av riksintresse med särskild betydelse för regional eller interregional trafik.

Bromma flygplats är av riksintresse för kommunikationer, vilket innebär höjdbegränsningar och eventuella bullerstörningar som kan påverka kringliggande områden.

#### Strandskydd

Bällstaåns stränder har inget strandskydd och planområdet ligger längre bort från Mälaren än vad strandskyddet sträcker sig.

### Förutsättningar

#### Natur

##### Mark och vegetation och naturvärden

Det befintliga järnvägsområdet består av flack mark med nivåer kring +3 till +6 meter över stadens nollplan. Den befintliga järnvägsanläggningen innefattar spår, banvall, diken, teknik- och serviceanläggningar samt olika typer av avgränsningar så som stängsel. På större delen av sträckan ligger järnvägen på en bank över omgivande mark. Den befintliga järnvägsfastigheten innehåller växtlighet, främst sly, men även en del uppväxta träd.

Den aktuella bansträckan går framförallt genom stadsbebyggelse. Banområdet är starkt påverkat av människan och det finns inga skyddade arter eller höga naturvärden.

#### Geotekniska förhållanden

##### Markförhållanden

Marken under Mälarbanan består enligt Sveriges geologiska undersökning till största del av postglacial lera.

## Hydrologiska förhållanden

### Översvämningsrisker

Risk för översvämning i planområdet är associerad med Bällstaån samt Mälaren. Bällstaån utgör en del av de omgivande stadsdelarnas dagvattensystem. Vattenflödet i ån varierar. Orsaken till de snabba förändringarna i flödena är att dagvatten från stora ytor hårdgjord mark avleds direkt till ån. Detta orsakar översvämningsproblem vid såväl lågt belägna områden som kulverteringar och allmänt trånga sektioner. Utmed sträckan Sundbyberg-Spånga finns det risk för att Bällstaån översvämmas vid passagen genom Solvalla travbana. Risken för att vattenytan i Bällstaån tillfälligt når upp i banvallen vid en översvämning bedöms dock vara liten.

De tidvis höga vattenflödena i Bällstaån innebär en risk för erosion av åns slänter. Utmed sträckan Sundbyberg-Spånga bedöms det finnas en risk för erosion mellan Annedal och Solvalla travanläggning samt en kortare sträcka vid Fristadsvägen. Erosion utmed dessa sträckor kan med tiden medföra en försämrad stabilitet av banvallen.

### Vattenskyddsområde

Den aktuella järnvägssträckan ligger utanför Östra Mälarens vattenskyddsområde. Bällstaån mynnar ut i Bällstaviken som är en del av Ulvsundasjön som i sin tur utgör en vik i Mälaren. Mälaren utgör en dricksvattentäkt för Stockholm. Bällstaviken ligger utanför vattenskyddsområdet Östra Mälaren.

### Miljökvalitetsnormer för vatten

Bällstaån utgör en ytvattenförekomst och har därmed fastställda miljökvalitetsnormer. Bällstaån SE658718-161866 har enligt VISS 2022-03-30 en dålig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status även med undantag för överallt överskridande ämnen. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus.

## Markavvattning

Den planerade järnvägsutbyggnaden berör två markavvattningsföretag, Spångaån från 1922 (AB\_6\_0201) och Viksjö, Jakobsberg från 1886 (AB\_2\_0019). Företagen startade innan det kommunala vatten- och avloppssystemet byggdes ut.

Dokument som styrker att företagen är aktiva har inte återfunnits och frågan har därför inte utretts vidare då det anses obehövt.

### Dagvatten

Planområdet bedöms avvattnas till Bällstaån via yttlig avrinning samt till dagvattenledningsnätet. Förutsättningarna kommer att kartläggas ytterligare till granskningsskedet.

### Befintlig bebyggelse

Befintlig bebyggelse inom planområdet karaktäriseras främst av järnvägsytor, gator, grönytor, villor inom Bromsten småhusområde samt en byggvaruhandel vid Magasinsvägen. Delar av området är idag obebyggt och består främst av upplagsytor.

### Landskapsbild/stadsbild

Mellan Sundbyberg och Midgränd (i höjd med Bromstens IP) passerar Mälarbanan genom ett varierat landskap. Nedan följer en översiktlig nulägesbeskrivning av de olika berörda områden som finns utmed Mälarbanan på den aktuella sträckan.



Karta som visar gränserna för de delområden som finns utmed aktuell sträcka. Siffrorna på kartan refererar till siffrorna i rubrikerna nedan.

#### Annedal (1)

Söder om Mälarbanan är området Annedal beläget. Det tillhör stadsdelen Mariehäll och har från omkring 2008 och framåt genomgått en större utbyggnad med både bostäder och



arbetsplatser. Viss utbyggnad av området pågår ännu. Bällstaån skiljer området från järnvägen.

#### Solvalla (2)

Söder om Mälarbanan, i stadsdelen Bällsta, ligger Solvalla travbana med tillhörande stallområde. Västerut finns några småhus längs Skiftesvägen samt öppna grusytor (rasthagar och parkeringar). Söder om travbanan pågår planarbete för Södra Solvallastaden, ett område som planläggs för bostäder, skola, förskolor, idrottshall och kommersiella lokaler. Genom Solvallaområdet går Sulkyvägen som via en signalreglerad plankorsning med Mälarbanan ansluter till Ulvsundavägen.

#### Bromsten 9:1 och 9:2 (3)

Norr om Mälarbanan och söder om Ulvsundavägen (väg 279) ligger fastigheterna Bromsten 9:1 och Bromsten 9:2. Fastigheterna omgärdas och präglas av infrastrukturlandskapet, med Sundbybergskopplet som delvis ligger inom Bromsten 9:2. Bromsten 9:1 är ett gammalt militärt område och präglades tidigare av militärbaracker, som nu har rivits. På Bromsten 9:2 fanns tidigare en husvagnscamping samt ett antal arrendatorer. Idag används området delvis som tillfällig betongfabrik men är i övrigt tomställt. Planläggning för bostäder och verksamheter har påbörjats under 2021 för del av fastigheterna.

#### Södra Bromsten (4)

Området präglas av villa- och småhusbebyggelse på båda sidor om järnvägen. Ett flertal bostadshus ligger i direkt anslutning till järnvägen.

#### Norra Bromsten (5)

Närmast järnvägen, på dess norra sida, ligger villor i flera rader samt några radhus och parhus. I delområdets västra del finns Bromstens idrottsplats, där planarbete pågår för en ny grundskola och idrottshall. I anslutning till Bällstaån, som här rinner i öppen fåra, finns en liten park med gång- och cykelstråk.

#### Kv Sverker och Hallsten (6)

Direkt söder om Mälarbanan löper Magasinsvägen parallellt med järnvägen. Kvarteren utgör verksamhetsområde med ett tiotal byggnader. Söder om verksamhetsområdet rinner Bällstaån längs med Bromstensvägen. Ett smalt parkstråk följer ån till en bom- och signalreglerad järnvägs korsning för gående och cyklisterna vid

Fristadsvägen.

#### Kv Ferdinand (7)

Sydväst om Mälarbanan ligger det långsmala området som utgörs av kvarteret Ferdinand. Området är omgivet av infrastruktur; Mälarbanan norr om området och Bromstensvägen längs med den södra sidan. Kvarteret är under omvandling, med nyuppförda studentbostäder samt obebyggda ytor planlagda för ytterligare bostäder och handel.

#### Bromstensstaden (8)

Bromstensstaden är benämningen på utvecklingsområdet beläget i Bromstens industriområde. Området ligger nordväst om planområdet och omvandling pågår från verksamhetsområde till bostadsområde med inslag av verksamhetslokaler.

#### **Kulturrehistoriskt värdefull miljö**

Landskapet utmed sträckan Sundbyberg-Spånga innehåller flera olika kulturmiljötyper såsom villabebyggelse, industrier och bebyggelse med militär anknytning. Dessa miljöer har byggts från cirka år 1900 till nutid, och har i samtliga fall uppförts i förhållande till den befintliga järnvägen. Fastigheterna som ligger inom järnvägsområdets närhet har inte klassificerats av Stockholms Stadsmuseum.

Bällstaån, som bitvis löper parallellt med Mälarbanan, har varit en viktig vattenled som en gång i tiden var farbar med båt.

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet.

#### **Gator och trafik**

##### Gång- och cykeltrafik

Mälarbanan utgör en barriär i landskapet. På sträckan mellan Sundbybergs kommungräns och Spånga finns få möjligheter för gång- och cykeltrafikanter att passera över eller under järnvägen. De möjligheter som idag finns utmed sträckan är en plankorsning i Fristadsvägens förlängning, samt möjlighet för gående och cyklister att passera där biltrafik korsar spåren vid Bromstensvägens bro och Sulkyvägen.



#### Kollektivtrafik

Mälarbanan trafikeras av regional-, fjärr- och godståg. Spånga station trafikeras av pendeltåg, Bålsta-Stockholm C-Nynäshamn.

#### Biltrafik

Parallellt med spåren på den södra sidan löper Bromstensvägen som i höjd med kv. Hallsten och kv. Telefonen går över Mälarbanan på bro och ansluter till Ulvsundavägen och vidare mot Rissne. Norr om spåren finns ett finmaskigt gatunät som försörjer bostadsbebyggelsen i Norra Bromsten.

Väster om Solvalla travbana är Sulkyvägens plankorsning med Mälarbanan belägen. Den ansluter norr om järnvägen till Ulvsundavägen. Öster om Solvalla travbana passerar Mälarbanan under Ulvsundavägens bro.

#### Störningar och risker

##### Förorenad mark

Kända föroreningar förekommer i banvallen och på ett par andra ställen utmed aktuell sträcka. En eventuell spridning av dessa är kopplad till byggskedet.

Underrättelse till miljöförvaltningen gällande föroreningarna har utförts av Trafikverket.

##### Buller, vibrationer

Person- och godstransporter på järnväg kan störa omgivande boendemiljö. Järnvägstrafik ger upphov till buller och vibrationer. Den dominerande källan till tågbuller är det rulljud som skapas vid kontakten mellan hjul och räil. Andra källor kan exempelvis vara bromsskrik, slammer från vagnar, signalering och högtalarutrop.

Under drift- och byggskedet av en järnväg kan det också uppstå situationer som innebär en risk för såväl omgivningen som passagerarna på tåget (exempelvis urspårningsrisk och elektromagnetisk strålning). Beskrivning av nuläge och förslagets konsekvenser avseende risk, buller och vibrationer med mera beskrivs i avsnittet om konsekvenser.

## Planförslag

### Övergripande

En utbyggnad av järnvägen sträckan Sundbyberg – Spånga är en del av en större utbyggnad på hela sträckan Tomtebodavägen – Kallhäll. Detaljplanen omfattar den ena av två delsträckor inom Stockholms stads gränser. Detaljplanen möjliggör utbyggnad av två nya spår. Dessutom medger planförslaget:

- Breddning av järnvägen för att anlägga ett vändspår för pendeltågstrafik i höjd med Solvalla travbana. Det lämnar möjlighet till minskad påverkan vid anläggande av en eventuell framtida pendeltågsstation.
- Planskild korsning för Sulkyvägen med tillhörande gatukopplingar.
- Justerat läge för Magasinsvägen.
- Ny parkmark i kvarteret Ring.
- Större kulvert för Bällstaån i nytt läge.
- Nya järnvägstekniska anläggningar, stödmurar och bullerskärmar.
- Befintliga bostads- och verksamhetsfastigheter planläggs på nytt för att möjliggöra fastighetsreglering.

### Järnvägstrafikområdet

Förutom utbyggnaden till fyra spår planeras nya järnvägstekniska anläggningar så som nya teknikbyggnader och avgränsningar så som staket och skärmar. I detaljplanen anges järnvägstrafikområdet med bestämmelsen T1 (Trafikområde. Järnvägstrafik). Till ändamålet järnvägstrafik räknas alla de byggnader och anläggningar som kan behövas, till exempel stationer, magasin och lastanordningar. Trafikverkets järnvägsplan reglerar detaljlokaliseringen och utformningen av järnvägsanläggningen. Längs med Solvalla travbana lämnas utrymme för att anlägga ett vändspår för pendeltågstrafik. Det lämnar möjlighet till minskad påverkan vid anläggande av en eventuell framtida pendeltågsstation.

Intill Ulvsundavägen lämnas ett släpp i planområdet där Tvärbanan passerar järnvägsområdet. Tvärbanan regleras i detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen, sträckan vid Sundbybergskopplet, Dnr 2016-07062. Planläggning som möjliggör utbyggnaden har redan förberetts i denna detaljplan.

Där Sulkyvägen, Bromstensvägen och Ulvsundavägen korsar järnvägen kombineras bestämmelsen T1 med GATA1, GATA2 och GATA3. Sulkyvägens plankorsning kommer att stängas i samband med breddningen av järnvägen och ersätts med en

passage i tunnel under spåren (port) för allmän fordons-, gång- och cykeltrafik. Bromstensvägen kommer fortsatt att passera på bro över järnvägsområdet, där breddningen av järnvägsområdet dock gör att anpassningar och åtgärder i bron kommer att behövas. Stockholms stad och Trafikverket ser gemensamt över omfattningen och behovet. De planskilda korsningarna beskrivs under *Berörda gator och järnvägspassager*.

Område med bestämmelse x (marken ska vara tillgänglig för allmän gångtrafik) avser plats där gångbro kan uppföras över spårområdet, se också *Fristadsvägen* nedan.

#### Skärmar, stängsel, stödmurar och slänter

Skärmar, stängsel och staket kommer att avgränsa järnvägen längs hela sträckan. Beroende av omgivningen väljs olika typ av skydd. Skärmarna ger järnvägsanläggningen ett sammanhållet uttryck och kommer att samordnas med den yttre etappen av utbyggnaden. Bullerskärmar placeras där utredning visar att de ger effekt, vilket illustreras på detaljplanens plankarta. Stängsel utgör skydd mot banan utanför stadsmiljöerna i Spånga. Placering av stängsel och staket redovisas schematiskt i Trafikverkets gestaltungsprogram.

Behov av stödmurar finns vid Sulkyvägen, mot bostadsfastigheterna i kvarteret Telefonen samt längs med Magasinsvägen. Jordslänter utförs med principen att lutningen anpassas efter omgivningen. Släntröner ska rundas och slänter under brokonstruktioner stensättas. Anslutningar mellan bergsskärning och slänt ska göras med successiv övergång. Befintlig vegetation som skärmar av spår är värdefull och ska om möjligt behållas.

#### **Påverkan på fastigheter intill järnvägen**

Utbyggnaden av järnvägen leder till påverkan på flertalet fastigheter längs med spåren, genom bl.a. risk, buller, vibrationer och markintrång. Markintrång och skyddsåtgärder beskrivs och redovisas mer ingående i järnvägsplanens handlingar. Detaljplanen innebär att vissa regleringar behöver göras i fastigheter utanför järnvägsmarken i syfte att möjliggöra utbyggnaden. Berörda fastigheter planläggs som kvartersmark för järnvägstrafik, parkering, verksamhet- och handel, bostadsändamål (med justerad byggrätt) samt allmän platsmark.

### Bostäder

Bostadsfastigheterna inom detaljplaneförslaget planläggs som kvartersmark för bostadsändamål (B). I områden som ligger inom järnvägens riskavstånd samt inom skaftinfarter och mot gata begränsas markens byggande (Byggnad får inte uppföras). Pågående markanvändning, för de fastigheter där bostadshus fortsatt medges, bekräftas i huvudsak utifrån de detaljplaner som gäller för områdena.

Ytorna regleras avseende utnyttjandegrad, placering och utformning: största byggnadsarea för huvudbyggnad är 20 % av fastighetsarea och för komplementbyggnad 40 kvm (e1), huvudbyggnad ska placeras minst 4,5 meter från tomtgräns och komplementbyggnad ska placeras minst 1 meter från tomtgräns (p1). Byggnadshöjder regleras utifrån gällande detaljplaner, vilket varierar mellan 6,0 – 7,5 meter. Komplementbyggnad får uppföras i endast 1 våning (f1).

Ytterligare bostadsfastigheter i kvarteren Magnus, Telefonen och Garvaren planläggs för bostadsändamål för att möjliggöra fastighetsreglering, då fastigheterna idag har tomtindelningsbestämmelser som behöver släckas ut för att genomföra planförslaget.

De flesta befintliga bostäder kan fortsatt vara kvar, men många påverkas i olika grad av exempelvis markintrång eller skyddsåtgärder. Bostadsbebyggelse inom fastigheterna Garvaren 4, Sulkyn 1 samt Ring 10, 11, 12, 16, 17 och 21 bedöms dock hamna inom ett allt för nära läge till järnvägen vad gäller risk och buller. Bebyggelsen behöver därför lösas in, rivas och markanvändningen ändras för att möjliggöra spårutbyggnaden. Garvaren 4 kan fortsatt användas för bostadsändamål, men med större avstånd mellan bebyggelse och järnväg. Berörda fastigheter inom kv. Ring och Sulkyn ges dock en förändrad markanvändning – park respektive parkering.



*Fastigheter med röd ram innehåller bostadsbebyggelse som behöver rivas med anledning av järnvägens breddning.*

### Park

De bostadsfastigheter inom kvarteret Ring som ligger närmast järnvägsområdet löses in och planläggs som allmän plats (PARK). Detta görs då järnvägens utbyggnad innebär att de nya spåren hamnar alltför nära bostäderna ur risk- och bullersynpunkt. Skaftvägen från de inlösta bostadsfastigheterna till Frälsegränd planläggs som park då dess funktion som gata blir onödig när bostadsfastigheterna försvinner. Även en del av Trafikverkets fastighet Normalm 5:1 planläggs som park för att möjliggöra en grönkoppling västerut till Ekstocksvägen. I den del av parken som ligger närmast järnvägen ska parken utformas på så sätt att stadigvarande vistelse inte uppmuntras (skydd).



*Skiss av tänkbar utformning av den nya park som tillkommer i kvarteret Ring.*



### Parkering

Kvarteret Banmästaren mellan järnvägen, Banmästarvägen och Sulkyvägen är i huvudsak obebyggt och används som upplagsyta, men i gällande byggnadsplan är fastigheterna planlagda för bostadsändamål. Då järnvägens utbyggnad innebär att byggrätterna för bostadsändamål inom kvarteret kommer alltför nära spåren ur risk- och bullersynpunkt planläggs marken i stället som kvartersmark för parkeringsändamål (P). Utifrån järnvägens riskavstånd begränsas markens byggande (Byggnad får inte uppföras) och inom den övriga ytan får enbart carports/garage uppföras.



*Yta markerad med röd ram planläggs för parkeringsändamål.*

### Verksamheter och handel

Inom kvarteret Sverker vid Magasinsvägen finns en byggvaruhandel. Likt flera bostadsfastigheter som ingår i planen, så har fastigheterna Sverker 2 och 3 tomtindelningsbestämmelser som behöver släckas ut för att kunna genomföra planförslaget. Fastigheterna ingår därför i planen och planläggs som verksamheter (Z) och detaljhandel (H). Inom järnvägens riskavstånd samt mot Magasinsvägen och Bällstaån begränsas markens byggande (Byggnad får inte uppföras). Högsta byggnadshöjd regleras till 10,2 meter vilket är densamma som i gällande detaljplan.

Inom fastigheten Banmästaren 10 vid korsningen Banmästarvägen-Sulkyvägen finns en tvåvåningsbyggnad som används av en mindre verksamhet. Banmästaren 10 och del av den intilliggande fastigheten Bällsta 1:4 planläggs som kvartersmark för verksamheter (Z) och inom järnvägens riskavstånd begränsas markens byggande (Byggnad får ej uppföras). Högsta byggnadshöjd regleras till 7,5 meter. In- och utfartsförbud införs mot Sulkyvägen med anledning av den

planerade nivåskillnaden i anslutning till porten under järnvägen.

## **Gator och trafik**

### **Berörda gator och järnvägspassager**

#### *Fristadsvägen*

Plankorsningen för gång- och cykeltrafik i Fristadsvägens förlängning kommer att stängas när järnvägen breddas. De gående och cyklister som idag nyttjar denna plankorsning kommer istället att hänvisas till en ny gång- och cykelport som byggs ca 400 meter norr om planområdet, mellan Bromstensvägen och Skogängsvägen. Den nya gång- och cykelporten regleras i detaljplanen för Mäljarbanan, sträckan Spånga till Barkarby, Dnr 2013-20055.

Strax norr om Fristadsvägen planläggs en passage för allmän gångtrafik (x-område). Detta möjliggör anläggande av en framtida gångbro över järnvägen. Gångbron finns även planlagd i intilliggande detaljplaner på vardera sida om järnvägen. En bro på platsen kan av utrymmesskäl inte utföras tillgänglighetsanpassad utan skulle behöva förses med trappor.

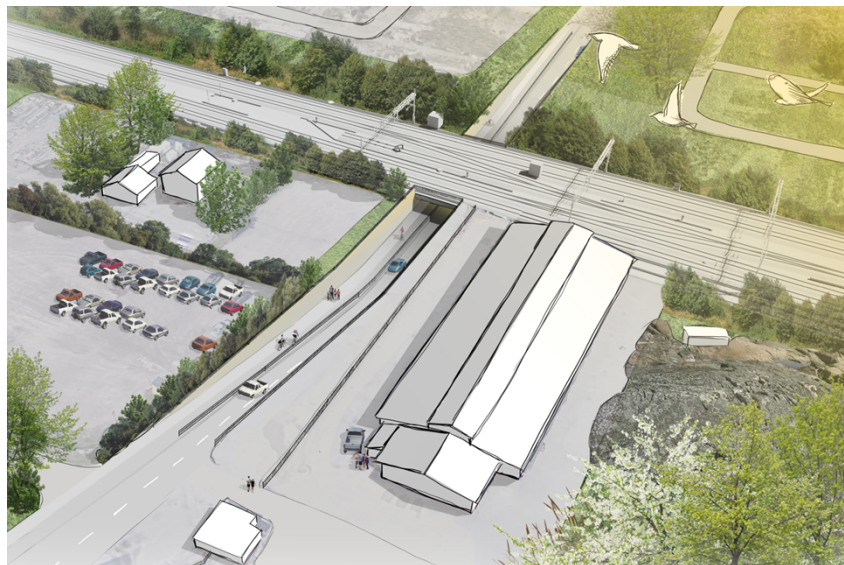
#### *Bromstensvägen*

Bromstensvägen kommer fortsatt att passera på bro över järnvägsområdet och möjliggöra passage för gång-, cykel- och fordonstrafik. Breddningen av järnvägsområdet gör dock att anpassningar och åtgärder i bron kommer att behövas med exempelvis flyttade bropelare. Stockholms stad och Trafikverket ser gemensamt över omfattningen och behovet.

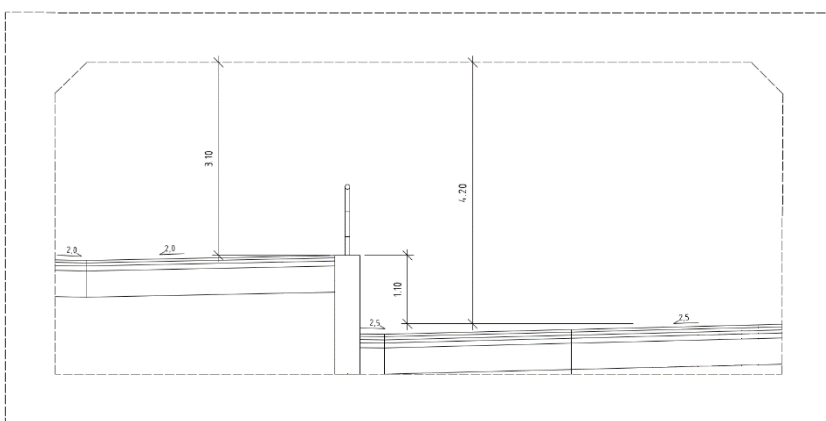
#### *Sulkyvägen*

Plankorsningen vid Sulkyvägen kommer att stängas och ersättas med en passage i tunnel under spåren (port) för allmän gång-, cykel- och fordonstrafik.





*Perspektivbild från söder som visar Sulkyvägens planerade port under järnvägsområdet.*



*Principsektion för Sulkyvägens passage under Mälarbanan. Gång- och cykelvägen till vänster ligger drygt 1 meter högre än körbanan.*

Porten utformas med en fri höjd om 4,2 meter för fordonstrafik och 3,1 meter för gång- och cykeltrafik. För att hantera terrängskillnaderna i anslutning till porten placeras Sulkyvägen i öppna tråg på båda sidor om järnvägen. Detaljutformningen av Sulkyvägen studeras fortsatt och justeringar av utformningen kan ske.

I planförslaget planläggs Sulkyvägen från Ulvsundavägen till Ankarstocksvägen som GATA. Sulkyvägen norr om järnvägsområdet är inte tidigare planlagd, medan Sulkyvägen söder om järnvägen i gällande byggnadsplan är planlagd som gatumark med enskilt huvudmannaskap. I planförslaget övergår därmed Sulkyvägen till kommunal ägo och drift.

I planförslaget justeras Sulkyvägens sträckning, inklusive GC-vägen, mellan järnvägen och Ulvsundavägen. Vägens sträckning rätas ut för att inte omöjliggöra framtida utveckling inom Bromsten 9:1 där planarbete för detaljplan Dnr 2018-03748 påbörjats. Vägens höjdsättning ska studeras vidare inom planarbetet.

#### *Ulvsundavägen*

Ulvsundavägen passerar på bro över Mälarbanan och passagen planläggs som T1 och GATA för att bekräfta befintlig användning. Ingen ombyggnad av Ulvsundavägen planeras inom ramen för projektet.

#### *Magasinsvägen*

Strax väster om Bromstensvägens bro löper Magasinsvägen parallellt med Mälarbanan i direkt anslutning till spårområdet. Vägens behåller i huvudsak sitt befintliga läge men behöver justeras något i sidled när järnvägsområdet breddas. Det innebär att ett visst markintrång för vägområdet sker inom fastigheterna Hallsten 21, 27 och 29 som är belägna närmast Magasinsvägens vändplats. Den befintliga vägen och de tillkommande ytorna som krävs för vägområdet planläggs som GATA.

#### **Tillgänglighet**

Allmänna gång- och cykelvägar ska anpassas för rörelsehindrade. Nya gång- och cykelvägar ska ha en lutning som inte överstiger en meters stigning på 20 meters sträcka (5 %). Av terrängskäl klarar dock inte gång- och cykelvägen vid Sulkyvägens planskilda korsning detta krav och avsteg behöver därmed göras. Huvuddelen av Sulkyvägens gång- och cykelväg får en lutning mellan 5,3 % – 6,4 % med ett kortare parti på 7,7 %. Lutningarna blir generellt brantare på den södra sidan av järnvägen då marknivån är högre där. Detaljutformningen av Sulkyvägen kommer att studeras vidare inom planarbetet.

Tillgänglighetskrav på bebyggelsen inom kvartersmark styrs av Boverkets byggregler och regleras i bygglovgivningen för respektive byggnad och anläggning. Gång- och cykelnät ska utföras med separerad gång- och cykelbana där utrymme ges.

#### **Teknisk försörjning**

Detaljplaneområdet korsas av ett stort antal befintliga underjordiska ledningar. I och med järnvägsområdets breddning kommer allmänna ledningar att behöva ledas om. Där

ledningarna inte kan läggas i gatumark eller annan allmän plats säkerställs deras läge inom kvartersmark med u-område i plankartan vilket innebär att marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar.

I planområdets nordvästra del anläggs en ny kulvert för Bällstaån under järnvägsområdet. Även denna yta planläggs som u-område.

En befintlig elnätstation norr om järnvägen vid Sulkyvägen föreslås flyttas söder om järnvägen intill Sulkyvägens planskilda korsning. Ytan planläggs som kvartersmark för teknisk anläggning (E).

## **Konsekvenser**

### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap. 34 § eller MB 6 kap. 11 § att en miljöbedömning behöver göras. De miljöaspekter som kan antas leda till betydande miljöpåverkan och som ska belysas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har efter samråd med länsstyrelsen och berörda grannkommuner avgränsats till följande:

- Buller och vibrationer
- Risk och säkerhet
- Elektromagnetiska fält
- Miljökvalitetsnormer för vatten (Bällstaån)

Till detaljplanen har en MKB upprättats som grundar sig på Trafikverkets MKB tillhörande järnvägsplanen. MKB:n till detaljplanen omfattar därför fler miljöaspekter än de som stadsbyggnadskontoret bedömt som betydande.

De bedömningar som utförts har baserats på trafikering för prognosåret 2030. Redovisade trafikmängder gäller under förutsättning att Mälarbanan är fullt utbyggd till fyra spår på sträckan Tomtebodavägen - Kallhäll. Geografiskt avgränsas beskrivningen olika för olika miljöaspekter eftersom påverkansområdet varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras. För information om hela projektets miljökonsekvenser hänvisas till Trafikverkets MKB tillhörande järnvägsplanen.

Övriga miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

**Naturmiljö**

En lönnallé vid kvarteret Ferdinand har sedan tidigare avverkats för att möjliggöra förberedande arbeten för utbyggnaden av järnvägen och omläggning av kulvert för Bällstaån.

Avverkningen har hanterats inom ramen för en separat dispens från biotopskyddsbestämmelserna i 7 kap. miljöbalken.

Som kompensation för den allé av lönnar som avverkats kommer exploatören av kvarteret Ferdinand att erbjudas plantering av nya träd. Träden ska planteras inom samma område som de träd som avverkas. De ska dessutom till antalet motsvara det antal som avverkas och ha samma eller motsvarande naturklass. Detta anses medföra måttlig negativ konsekvens trots att dispens är godkänd.

Inom de fastigheter där trädgårdsmark tas i anspråk till förmån för järnvägsutbyggnaden påverkas naturmiljön. Intrångets konsekvenser varierar beroende på hur stort intrånget är per fastighet.

Planen möjliggör en ny park inom kvarteret Ring vilket bedöms ha en positiv inverkan på naturmiljön.

**Mark och vatten****Föroreningar**

I och med spårutbyggnaden kommer den befintliga bankroppen att grävas bort och ersättas med en större banvall gjord av i huvudsak nytt material, utan rester av gamla föroreningar. Den ökning av tågtrafiken som spårutbyggnaden medför, ökar sannolikheten för att det inträffar en olycka. Vid en eventuell olycka kan det ske utsläpp av farligt gods. De föroreningar som läcker ut riskerar att spridas till Bällstaån och vidare till Östra Mälarens vattenskyddsområde. Risker för utsläpp till Bällstaån är som störst utmed de sträckor där Bällstaån rinner i öppen fåra.

Miljöförvaltningen är informerad dels om redan upptäckta föroreningar och kommer att få anmälan om schakt i förorenade massor inför schaktstart i befintlig bankropp.

**Miljökvalitetsnormer för vatten**

Trots att spårutbyggnaden innebär en ökad trafik, bedöms den framtida metallbelastningen från Mälarbanan inte påverka förutsättningarna att följa MKN för god ekologisk ytvattenstatus i Bällstaån. De metaller som frigörs vid slitage av spåren är den största källan till föroreningar under driftskedet. Av de metaller

som frigörs, är det endast nickel som finns med bland de ämnen som avgör den kemiska statusen i en vattenförekomst. De mängder nickel som kommer spridas från spårområdet till Bällstaån är dock så små att de inte bedöms påverka möjligheten att följa MKN för god kemisk status i Bällstaån.

Utbyggnadsalternativet bedöms sammantaget få liten till måttlig konsekvens för ytvatten.

#### Översvämning och erosion

Konsekvenser kopplade till översvämningsrisker kommer att utredas och hanteras efter samråd inför granskning.

#### Grundvatten

Med anledning av Sulkyvägens port under Mälarbanan bedöms att en påverkan på grundvattnet kan ske. Vattendom för denna ändring bedöms vara nödvändig och frågan hanteras i en parallell tillståndsprocess.

#### **Landskapsbild/ stadsbild**

Förändringen av plankorsningen vid Sulkyvägen kommer innebära att vägen ändras från att vara placerad i marknivå till att i stället vara nedgrävd under järnvägen i en kulvert. Konsekvenserna för landskapsbilden beräknas till följd av detta bli begränsade.

I och med utbyggnaden breddas spårområdet in i villaträdgårdar. Som en konsekvens av breddningen behöver åtta villor rivas vilket bedöms förändra järnvägsområdets skala. De delar av villatomterna som vetter mot järnvägen bedöms påverkas tydligt medan de delar som vetter mot gaturummen endast bedöms påverkas marginellt. Den nya spåranläggningen gör ett visst intrång i de smala grönytor som finns längs järnvägen längre västerut. Grönytorna behåller delvis sin rumsliga funktion som avdelare mellan järnväg och villagator, även om den trädfria zon som skapas närmast järnvägen förändrar deras karaktär.

#### **Kulturhistoriskt värdefull miljö**

Det som påverkar kulturmiljön i stort är den ökade barriärverkan som spårutbyggnaden orsakar och som får negativa konsekvenser för det historiska sambandet mellan den södra och norra delen av Bromstens villasamhälle. I övrigt bedöms spårutbyggnaden endast medföra små fysiska intrång i de kulturhistoriska miljöer

som identifierats utmed den aktuella sträckan. De bebyggelsemiljöer som tar direkt fysisk skada är främst av lokalt värde. Med hänsyn till allt detta bedöms spårutbyggnaden sammantaget endast medföra en liten negativ konsekvens för kulturmiljön jämfört med nollalternativet.

## **Störningar och risker**

### **Buller**

Som en konsekvens av spårutbyggnaden kommer antalet bostadshus som får ljudnivåer över gällande riktvärden för såväl ekvivalent som maximal ljudnivå att vara i storleksordningen 10–30 hus fler än i nuläget om inte skyddsåtgärder vidtas. Spårutbyggnaden utan nya skyddsåtgärder skulle sammantaget leda till stor negativ konsekvens vad gäller buller.

Med utbyggd järnvägsanläggning, inklusive föreslagna bullerskyddsskärmar som presenteras i järnvägsplanen, förväntas antalet bostadshus som får ljudnivåer över gällande riktvärden öka sett till ekvivalenta ljudnivåer, men minska sett till maximala ljudnivåer jämfört med nuläge. Det innebär att även med föreslagna spårnära åtgärder bedöms det fortfarande finnas byggnader där riktvärden utomhus överskrids.

Vid de byggnader där riktvärden utomhus överskrids görs en bedömning om riktvärden för ljudnivåer inomhus klaras. Detta har gjorts med den tidigare utförda inventeringen. Samtliga av de hus som beräknas få ett fortsatt överskridande av riktvärde inomhus erbjuds fastighetsnära åtgärder, för att i största möjliga mån säkerställa att riktvärde inomhus klaras. Det finns hus som redan i nuläget beräknas överskrida riktvärde inomhus och dessa kommer också erbjudas åtgärder, varvid antalet hus som erbjuds skyddsåtgärder är fler än antalet som endast är tillkommande på grund av spårutbyggnaden.

Förslag till bullerdämpande åtgärder ges i miljökonsekvensbeskrivningen och i järnvägsplanen. Trafikverket redovisar vilka åtgärder de åtar sig att genomföra i järnvägsplanen. Trots att det vid järnvägsutbyggnaden inklusive skyddsåtgärder blir höga ljudnivåer vid många byggnader bedöms den sammantaget leda till liten negativ konsekvens vad gäller buller på grund av att det redan idag är högt trafikerade spår som passerar sträckan.



### Vibrationer

Vibrationer som stör boendemiljön kan orsakas av till exempel tågtrafik. Storleken på vibrationer från tågtrafik är framförallt beroende av markförhållandena på och omkring spårområdet. I såväl Solvalla som Bromsten är markförhållandena (mycket lera) av den karaktären att det finns en ökad risk för vibrationsspridning. Många bostadshus som finns i järnvägens närhet är belägna på lokala höjdparter (Ekstocksvägen, Mamrevägen, Tallåsvägen). De är därigenom grundlagda på berg eller åtminstone fast mark vilket minskar risken för vibrationspåverkan. Längs Skattegränd, Frälsegränd, Lilla Banvägen och Fristadsvägen i är dock många bostadshus grundlagda på lera, vilket är ogynnsamt ur vibrationssynpunkt.

Efter spårutbyggnad kommer järnvägen vara belägen närmare de bostadshus som finns utmed den aktuella sträckan varvid risken för höga vibrationsnivåer ökar. I och med de förstärkningsåtgärder som Trafikverket kommer att genomföra i banvallen bedöms dock sannolikheten för värden över 0,4 mm/s vara låg (komfortvärde). Förutsatt att Trafikverket genomför de i järnvägsplanen planerade skyddsåtgärderna bedöms utbyggnaden sammantaget få liten negativ konsekvens avseende vibrationer.

### Risk och säkerhet

I och med att trafiken på järnvägen ökar, beräknas individrisknivån vad gäller urspårning bli något högre efter utbyggnaden. Utmed vissa sträckor minskar även avståndet mellan järnväg och fastigheter där människor vistas. Utan åtgärder riskerar därmed även konsekvenserna vid en eventuell urspårning att bli allvarligare än idag/nollalternativet. Såväl samhällsrisknivån som konsekvenserna för samhällsviktiga verksamheter bedöms dock bli samma för järnvägsutbyggnaden som vid nollalternativet.

För att bedöma vilka riskreducerande åtgärder som krävs för att nå en acceptabel risknivå har det gjorts så kallade individriskberäkningar i två olika kvantitativa modeller inom ramen för järnvägsplanen. Resultaten från beräkningarna har, tillsammans med kvalitativa bedömningar och resonemang (genomförbarhet, topografi med mera), utgjort grund för förslag på lämpliga skyddsåtgärder mot urspårning.

Enligt genomförda beräkningar är individrisknivån oacceptabel inom 0-11 meter från järnvägens närmsta spårmitt. Inom ett



avstånd på 11-20 meter är individrisknivån förhöjd. På större avstånd än 20 meter är individrisknivån generellt acceptabel, men risknivån kan påverkas av lokala omständigheter såsom topografi. Utifrån dessa antaganden har varje enskild fastighet/byggnad inom 30 meter från järnvägens närmsta spårmitt analyserats utifrån åtgärdsbehov.

Inom järnvägsområdet kommer Trafikverket att anlägga påkörningsskydd vid brofundament samt fysiska barriärer (skyddsmur) mot tågurspärning där risknivån är att betrakta som oacceptabel utan skyddsåtgärder. Där det inte anläggs bullerskyddskärmar kommer stängsel anläggas mot spårområdet för att förhindra spårspring. De riskreducerande åtgärderna regleras i järnvägsplanen.

I och med de åtgärder som föreslås i järnvägsplanen bedöms järnvägsutbyggnaden sammantaget leda till att även individnivåerna utmed sträckan kan betraktas som acceptabla. I detaljplanen planläggs mark inom 20 meter från spårmitt som prickmark. Undantag görs för huvudbyggnader där de riskreducerande åtgärderna gör att risknivåerna bedöms som acceptabla.

### **Elektromagnetiska fält**

Beräkningar av magnetiska fält visar att riktvärdet för akut exponering inte kommer att överskridas. På vissa sträckor kommer järnvägsanläggningen närmare befintlig bebyggelse. Utan åtgärder finns det därför en risk för att årsmedelvärdet för magnetfält om 0,4 µT (långvarig exponering) överskrids i några byggnader utmed spåren. Berörda bostäder kommer att erbjudas förvärv inom ramen för järnvägsplanen.

Vad gäller kvarvarande verksamhetsbyggnader överskrids årsmedelvärdet endast i delar av dem. Huruvida de personer som arbetar i byggnaderna är exponerade för förhöjda årsmedelvärden beror därmed på var i byggnaderna de vistas och under hur långa perioder. Med hänsyn till denna osäkerhet bedöms järnvägsutbyggnaden sammantaget få liten negativ konsekvens vad avser elektromagnetiska fält.

### **Miljökonsekvenser under byggtid**

Störningar under byggskedet styrs ej av plan- och bygglagen och detaljplaner utan genom annan lagstiftning. Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller ska följas. Arbetena omfattar olika

typer av arbetsmoment, med större eller mindre påverkan på närmiljön. I arbetena ingår bland annat jord- och bergschaktning och betongarbeten. Efter att schaktarbeten färdigställs kommer banöverbyggnad i form av spår, kontaktledningsstolpar och ledningar att anläggas. Eventuella begränsningar av arbetstiden, styrs av riktvärden för exempelvis byggbuller. Byggskedet ska studeras noga i Trafikverkets kommande bygghandlingsskede. Möjligheten att uppfylla miljökvalitetsnormer för vatten i enlighet med EU:s vattendirektiv får ej äventyras.

Trafikverket kommer att ta fram ett kontrollprogram för länshållningsvatten i byggskedet där gällande riktvärden för de parametrar (olja, suspenderat material, metaller mm) som arbetena kommer att påverka kommer att anges. Kontrollprogrammet kommer att fastställas av Stockholm stads miljöförvaltning. Kontrollprogrammet kommer att ange att allt länshållningsvatten som överstiger riktvärdena ska renas till att innehålla dessa värden innan utsläpp till Bällstaån, vilken är den recipient som är aktuell för Mälarbanans utbyggnad.

Länshållningsvattenhanteringen kommer att genomföras av Trafikverkets entreprenör och uppföljningar och kontroller kommer dels ske genom entreprenörens egenkontroll, dels genom Trafikverkets kontroll i egenskap av beställarroll och ägare av anläggningen. Trafikverket kommer att ställa krav på entreprenören i upphandlingen.

### **Barnkonsekvenser**

I planeringsprocessen är det viktigt att barnperspektivet belyses. Med begreppet barnperspektiv menas här både barnets egna perspektiv och ett perspektiv med barn i fokus. I aktuellt planarbete handlar det framförallt om passager över järnvägen samt utformningen av dessa. Ur barnens perspektiv bedöms fler planskilda passager över järnvägen innebära en tryggare och säkrare miljö.

### **Trafikkonsekvenser**

Idag finns det längs aktuell järnvägssträcka möjlighet att passera järnvägen på tre platser. Två av passagerarna är bilvägar. Bromstensvägen, med kombinerad gång- och cykelbana, bekräftas fortsatt i planförslaget. Behov av åtgärder och anpassningar till spårläget utreds dock vidare av Trafikverket och staden. Sulkyvägen med kombinerad kör-, gång- och cykelbana föreslås ersättas av ny passage med gång- och cykeltrafik skild

från biltrafik. Åtskillnad av biltrafik respektive gång- och cykeltrafik bedöms som positivt för gående och cyklister.

En gång- och cykelväg korsar järnvägen via en bomförsedd plankorsning i Fristadsvägens förlängning. Plankorsningen för Fristadsvägen kommer att tas bort. Gående och cyklister som idag nyttjar denna plankorsning kommer istället att hänvisas till den nya tunnel som byggs vid kv. Ferdinand, mellan Bromstensvägen och Skogsängsvägen. Denna nya möjlighet att ta sig över spårområdet kommer att vara belägen cirka 500 meter från den befintliga passagen vid Fristadsvägen. För de personer som idag nyttjar passagen vid Fristadsvägen kommer därför Mälarbanans barriärverkan att öka i och med utbyggnaden. Detaljplan i anslutning till dagens plankorsning medger att en icke tillgänglighetsanpassad gångbro får uppföras.

Trafikverket har för avsikt att, ur säkerhetssynpunkt, stängsla in hela järnvägssträckan. Det förhindrar människor att ta sig in på spårområdet. Bullerskärmarna som föreslås förhindrar också att spåren beträds.

### **Tidplan**

Samråd 2022-05-10 – 2022-06-20

Granskning Q4 2022

Antagande Q2 2023

### **Genomförande**

#### **Organisatoriska frågor**

##### **Huvudmannaskap**

Stockholms stad är huvudman för gator och parkmark. Staten genom Trafikverket ansvarar för järnvägstrafiksområdet och för genomförandet av utbyggnaden av Mälarbanan.

##### **Avtal och ansvarsfördelning**

Ett genomförandavtal ska upprättas mellan Stockholms stad och Trafikverket som reglerar kostnader, ansvar, markåtkomstfrågor, tidplan m.m. Genomförandavtalet ska godkännas av stadens berörda nämnder innan detaljplanen antas.

Trafikverket ansvarar för:

- utbyggnad samt framtida drift och underhåll av Mälarbanan.
- uppförande av skydd mot buller och risk som är direkt orsakade av Mälarbanan.
- utförande av markanpassning av privata anläggningar och ledningar m.m. inom området.
- åtgärder för att bibehålla grundvattennivån.
- i samråd med ledningsägare flytta berörda ledningar.
- fastighetsbildnings- och fastighetsregleringsåtgärder föranledda av utbyggnaden av Mälarbanan.
- att ansöka om de myndighetstillstånd som krävs för utbyggnaden av Mälarbanan så som exempelvis miljödom.
- de ändringsarbeten på av staden ägda befintliga anläggningar som t ex gatu- och parkmark, vilka är direkt orsakade av utbyggnaden av Mälarbanan.
- förhandlingar med markägare och rättighetshavare om markåtkomstfrågor samt vid behov inlösen, ersättning, om- och ändringsarbeten.
- att upprätta avtal med ledningsägarna som reglerar flytt av ledningar.
- utbyggnad av tillkommande anläggningar orsakade av utbyggnaden av Mälarbanan, till exempel Sulkyvägen och den nya parken inom del av kvarteret Ring.
- att i tidigt skede samråda med och involvera Stockholm Vatten AB avseende
  - o dagvattenhantering: planering och utformning av åtgärder för rening och avledning av dagvatten.
  - o ny och omläggningar av VA-ledningar, anslutningspunkter, samt bibehållandet av funktionen av befintliga VA-system.
  - o översvämningsrisker under byggskedet för att säkerställa att mark- eller källaröversvämnningar inte ökar i jämfört med nuläget.
  - o vattenarbeten i övriga exploaterings- och infrastrukturprojekt.
  - o säkerställande av framtida skötsel längs Bällstaån
  - o fastighetsbildnings- och fastighetsregleringsåtgärder föranledda av utbyggnaden av Mälarbanan.
- omledning av trafiken och ersättningar av anläggningar under byggtiden.
- nödvändiga åtgärder för att säkerställa riskhantering, uppfylla bullerkrav, dagvattenhantering, god framkomlighet för alla trafikantgrupper och begränsa allmänhetens påverkan under hela utbyggnadstiden.

Stockholms stad ansvarar för:

- upprättande av detaljplan samt myndighetsutövning vid prövning av bygglov och marklov
- upplåtande av erforderliga etableringsytor inom allmän platsmark under byggtiden, vilka regleras i järnvägsplanen och genom avtal.

Utöver avtal mellan staden och Trafikverket, och mellan ledningsbolagen och Trafikverket ska avtal mellan Trafikverket och Trafikförvaltningen/SL upprättas i syfte att säkerställa viktiga funktioner samt förutsättningarna för underhåll m.m. av respektive parts anläggningar.

### **Verkan på befintliga detaljplaner**

Planförslaget innebär att befintlig detaljplan P 2004-06742 helt upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsindelningsbestämmelser (registrerade som tomtindelningar) upphör att gälla inom planområdet för följande fastigheter;

- Banmästaren 10, Sulkyn 1, tomtindelning, 01-STT-3/1936
- Banmästaren 11-14, tomtindelning, B98/1949
- Garvaren 1, 3-7, tomtindelning B160/1949
- Garvaren 8-9, fastighetsplan, FP94011
- Magnus 11-13, tomtindelning, B197/1963
- Magnus 22, tomtindelning, B35/1984
- Ring s:18, 10-12, 17, 21, tomtindelning B63/1076
- Sverker 2, tomtindelning, B33/1956
- Sverker 3, tomtindelning, B41/1955
- Telefonen 4, 6, 10, 14, 16, 18, 22, 24, 26, 29, 32, 35, tomtindelning B160/1969

### **Fastighetsrättsliga frågor**

Inom/i anslutning till planområdet ligger markavvattningsföretagen Viksjö, Jakobsberg från 1886 (AB\_2\_0019) och Spångaån från 1922 (AB\_6\_0201). Företagen startade innan det kommunala vatten- och avloppssystemet byggdes ut. Dokument som styrker att företagen är aktiva har inte återfunnits och frågan har därför inte utretts vidare då det anses obehövligt.

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden  
Planområdet omfattar följande fastigheter och marksamfälligheter: Stockholm Banmästaren 10-14, Bromsten s:1, 8:1, 8:31, 9:1-2, 9:4, 10:14, 12:1, Bällsta 1:4, 1:34, Ferdinand 10, Gerda 1,

Garvaren 1, 3-9, Hallsten 21, 27, 29, Magnus 10-13, 22, Mariehäll 1:10, Norrmalm 5:1, Ring s:18, 10-12, 16-17, 21, Sulkyn 1, Sundby 5:36, 5:49, Sverker 1-3 och Telefonen 4, 6, 10, 12, 14, 16, 18, 22, 24, 26, 29, 32, 35, 37, 40, 41.

#### Användning av mark

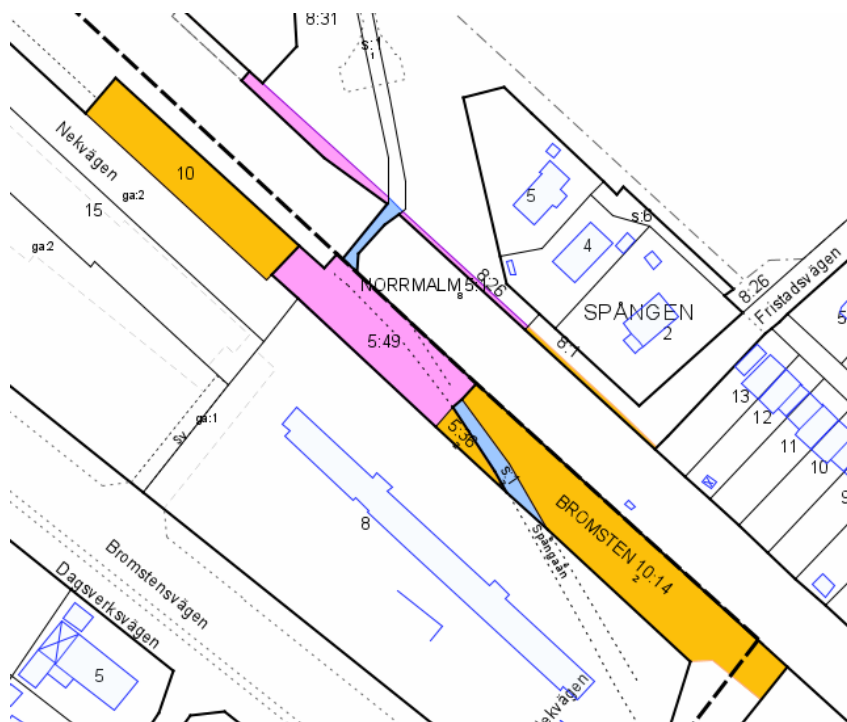
Kvartersmark utgörs av områden betecknade B, E, H, P, T1 och Z. Inom detaljplanen ryms också allmän platsmark, betecknade GATA, GATA1, GATA2, GATA3, GC-VÄG och PARK.

#### Fastighetsbildning

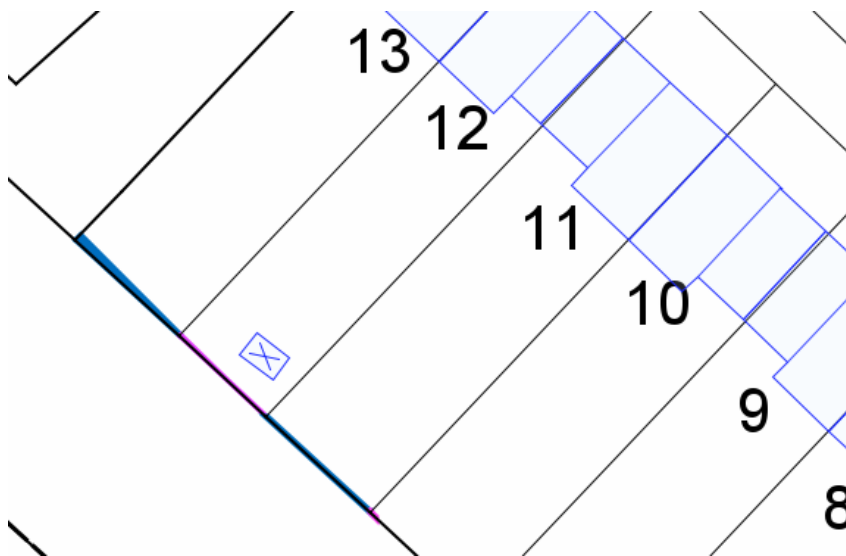
Järnvägsplanens genomförande förutsätter ny järnvägsmark med äganderätt eller servitutsrätt. Fastigheter som berörs av intrång visas i kartor tillhörande järnvägsplanen.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder. Lämplighet avseende fastigheters utformning m.m. prövas vid lantmäteriförrättning.

Kvartersmarken för järnvägstrafikområdet, betecknad T1, föreslås omfatta nya fastigheter. Målet är att frivilliga överenskommelser ska kunna träffas med berörda fastighetsägare. Fastigheter som berörs av permanenta intrång är följande: Banmästaren 10-14, Bromsten s:1, 8:1, 8:31, 9:1-2, 9:4, 10:14, 12:1, Bällsta 1:4, 1:34, Ferdinand 10, Gerda 1, Garvaren 1, 3-9, Magnus 10-13, 22, Mariehäll 1:10, Norrmalm 5:1, Ring 10-12, 16-17, 21, Sulkyn 1, Sundby 5:36, 5:49, Sverker 1-3 och Telefonen 4, 6, 10, 12, 14, 16, 18, 22, 24, 26, 29, 32, 35, 37, 40, 41.

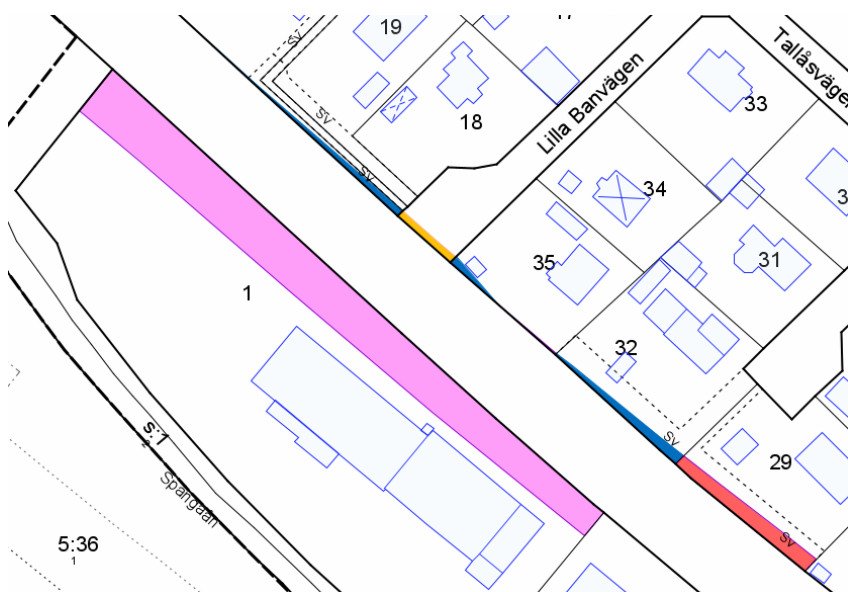


*Ferdinand 10 och Sundby 5:49 samt delar av Bromsten 8:1, 8:26, 8:31, 10:14, s:1 och Sundby 5:36 förs till Norrmalm 5:1.*

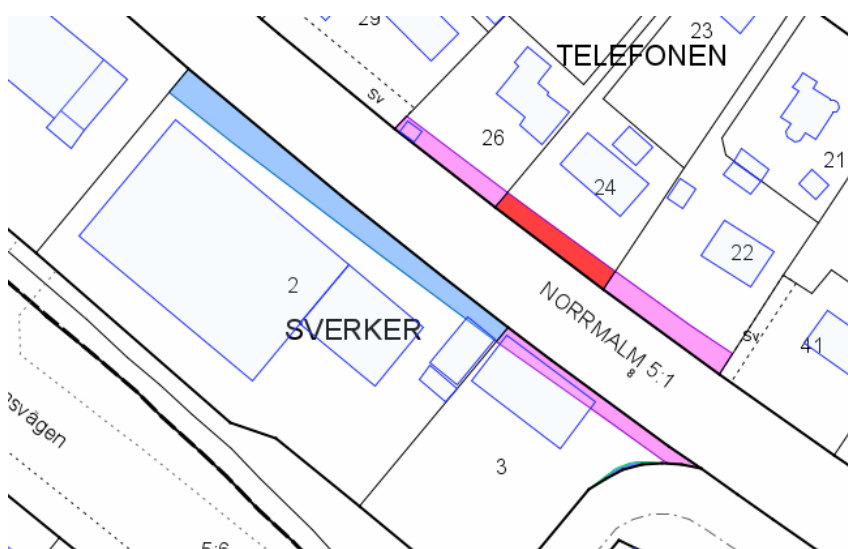


*Delar av Magnus 10-13 förs till Norrmalm 5:1.*

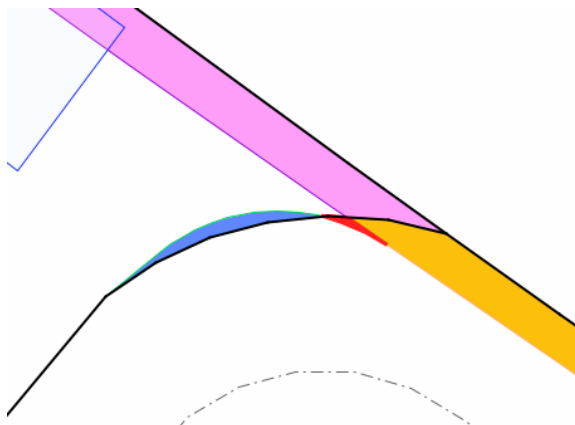




*Delar av Bromsten 8:1, Magnus 22, Telefonen 29, 32 och 35 samt Sverker 1 förs till Norrmalm 5:1.*



*Delar av Sverker 2 och 3 samt Telefonen 22, 24 och 26 förs till Norrmalm 5:1.*



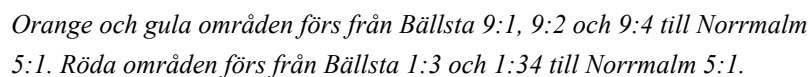
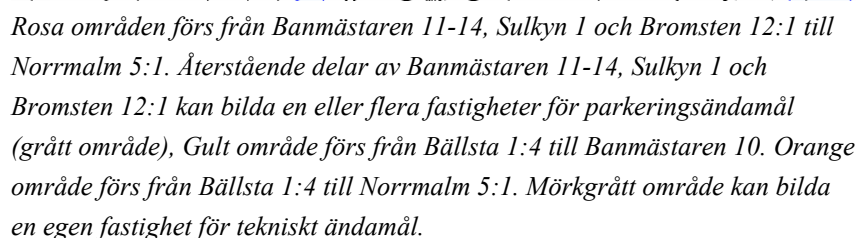
*Blått område förs från Sverker 3 till Bromsten 10:14. Rött område förs från Bromsten 10:14 till Sverker 3.*



Orange område förs från Bromsten 10:14 till Norrmalm 5:1. Blå områden förs från Bromsten 8:1 till Norrmalm 5:1. Rosa områden förs från Telefonen 4, 6, 10, 12, 14, 16, 18, 37, 40 och 41 till Norrmalm 5:1. Gröna områden förs från Hallsten 21, 27 och 29 till Bromsten 10:14.



Orange område förs från Bromsten 8:1 till Norrmalm 5:1. Rött område förs från Bromsten 11:11 till Norrmalm 5:1. Rosa områden förs från Garvaren 1, 3-9 samt Ring 10-12, 16-17 och 21 till Norrmalm 5:1. Del av Norrmalm 5:1 (grönt raster) blir tillsammans med återstående delar av Ring 10-12, 16-17 och 21 samt hela Ring s:18 och 22 (grönt område) parkmark och förs till angränsande allmän platsfastighet (Bromsten 8:1 eller 10:14). Del av Norrmalm 5:1 (blågrönt raster) förs till Garvaren 1.



- Banmästaren 10: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Banmästaren 10 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Banmästaren 11: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Banmästaren 11 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Banmästaren 12: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Banmästaren 12 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1

- Banmästaren 13: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Banmästaren 13 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Banmästaren 14: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Banmästaren 14 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Bromsten s:1: Genom fastighetsreglering ska ett område från Bromsten s:1 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Bromsten 8:1: Genom fastighetsreglering ska områden överföras från Bromsten 8:1 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Bromsten 8:31: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Bromsten 8:31 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Bromsten 9:1: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Bromsten 9:1 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Bromsten 9:2: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Bromsten 9:2 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Bromsten 9:4: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Bromsten 9:4 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Bromsten 10:14: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Bromsten 10:14 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Bromsten 12:1: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Bromsten 12:1 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Bällsta 1:4: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Bällsta 1:4 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Bällsta 1:34: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Bällsta 1:34 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Ferdinand 10: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Ferdinand 10 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Garvaren 1: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Garvaren 1 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Garvaren 3: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Garvaren 3 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1

- Garvaren 4: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Garvaren 4 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Garvaren 5: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Garvaren 5 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Garvaren 6: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Garvaren 6 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Garvaren 7: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Garvaren 7 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Garvaren 8: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Garvaren 8 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Garvaren 9: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Garvaren 9 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Gerda 1: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Gerda 1 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Magnus 10: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Magnus 10 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Magnus 11: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Magnus 11 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Magnus 12: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Magnus 12 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Magnus 13: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Magnus 13 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Magnus 22: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Magnus 22 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Mariehäll 1:10: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Mariehäll 1:10 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Ring 10: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Ring 10 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Ring 11: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Ring 11 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1

- Ring 12: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Ring 12 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Ring 16: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Ring 16 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Ring 21: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Ring 21 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Sulkyn 1: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Sulkyn 1 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Sundby 5:36: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Sundby 5:36 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Sundby 5:49: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Sundby 5:49 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Sverker 1: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Sverker 1 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Sverker 2: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Sverker 2 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Sverker 3: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Sverker 3 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 4: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 4 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 6: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 6 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 10: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 10 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 12: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 12 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 14: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 14 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 16: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 16 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1



- Telefonen 18: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 18 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 22: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 22 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 24: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 24 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 26: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 26 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 29: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 29 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 32: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 32 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 35: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 35 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 37: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 37 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 40: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 40 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1
- Telefonen 41: Genom fastighetsreglering ska ett område överföras från Telefonen 41 till Trafikverkets fastighet Norrmalm 5:1

#### *Plankorsningar*

Utbyggnaden av Mälarbanan innebär att två plankorsningar, vid Sulkyvägen och Fristadsvägen kommer att stängas. Vid Sulkyvägen kommer en planskild korsning att byggas för allmän fordons-, gång- och cykeltrafik. Korsningen säkerställs genom tredimensionell fastighetsbildning eller servitut.

Fastigheter som berörs av intrång p.g.a. markområden som är utlagd som allmän platsmark (gata, GC-väg och park):

Bromsten 9:1, Bällsta 1:4, Hallsten 21, Hallsten 27, Hallsten 29, Ring 10, Ring 11, Ring 12, Ring 16, Ring 17, Ring 21, Ring 22, Ring s:18, Sverker 3.

Ett antal markområden som i detaljplanen är utlagd som allmän platsmark (GATA, GC-VÄG och PARK) ska ingå i av Stockholms stad ägd fastighet. Fastighetsreglering krävs för att överföra de delar av fastigheterna Bromsten 9:1, Bällsta 1:4, Hallsten 21, Hallsten 27, Hallsten 29, Ring 10, Ring 11, Ring 12, Ring 16, Ring 17, Ring 21, Ring s:18, Ring 22 och Sverker 3 som är utlagda som allmän platsmark, vilka ändras från kvartersmark (avser inte Bromsten 9:1 som saknar gällande detaljplan respektive Bällsta 1:4 som är allmän plats med enskilt huvudmannaskap) till allmän platsmark.

Del av Norrmalm 5:1 övergår till kvartersmark för bostadsändamål och förs till Garvaren 1. Del av Norrmalm 5:1 övergår till allmän plats, park och förs till en av Stockholms stad ägd allmän platsfastighet.

En mindre del av Bromsten 10:14 blir kvartersmark för verksamheter och handel. Området förs till Sverker 3. Delar av Banmästaren 11, Banmästaren 12, Banmästaren 13 och Banmästaren 14 samt delar av Sulkyn 1 och Bromsten 12:1 är utlagd för parkeringsändamål och ombildas genom fastighetsreglering till en eller flera fastigheter. Del av Bällsta 1:4 övergår till kvartersmark för verksamheter och förs till Banmästaren 10. Område inom Bällsta 1:4 utlagt till kvartersmark för teknisk anläggning kan bilda en fastighet.

#### *Inlösenrätt/-skyldighet avseende allmän plats*

Mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats kan kommunen lösa in med stöd av 6 kap. 13 § Plan- och bygglagen. Kommunen har också en inlösen skyldighet enligt 14 kap. 14 §. Avsikten är dock att träffa avtal om marköverföringarna innan detaljplanen antas.

#### *Rättigheter*

Inom planområdet är ett flertal rättigheter lokaliserade (officialservitut, avtalsservitut samt ledningsrätter). Rättigheterna kan fortsätta att gälla oförändrat och påverkas därmed inte av planen. Eventuellt kan vissa rättigheter påverkas, hur är dock inte klarlagt i dagsläget. Till exempel berörs ömsesidiga servitut för infart mellan Magnus 19, 21 och 22 samt servitut för ledning belastande Telefonen 29 och 32. Dessa behöver ändras i samband med fastighetsreglering. Behov av rättigheter prövas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning.

#### Gemensamhetsanläggningar

Eventuella gemensamhetsanläggningar prövas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning.

#### Ledningsrätter

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar har avsatts (u-område på plankartan). Genom ledningsrätt eller servitut säkerställs rätten till dessa ledningar.

#### Servitut

Inga nya servitut bedöms behöva inrättas för planens genomförande (enligt järnvägsplanen behövs det dock bildas servitut för bl.a. bullerskydd och vägåtkomst).

### **Ekonomiska frågor**

#### Utgångspunkt

Trafikverket svarar för samtliga kostnader för planeringen och genomförandet av projekt Mälarbanan inklusive dess konsekvenser utanför järnvägsområdet samt för anslutningsarbeten i stadens anläggningar direkt betingat av genomförandet av projektet.

#### Ledningar

Ledningsflytt föranledd av Mälarbanans utbyggnad bekostas av Trafikverket.

#### Gatukostnader

Flytt av befintliga gator, gång- och cykelvägar samt järnvägspassager som sker som en följd av Mälarbanans utbyggnad bekostas av Trafikverket. Detta gäller även de provisoriska vägar som upprättas i samband med utbyggnaden.

#### Markåtkomst

Trafikverket ansvarar för ersättning vid markintrång föranlett av utbyggnad av Mälarbanan.

Allmän platsmark som tas i anspråk till följd av Mälarbanans utbyggnad ska finansieras och iordningställas av Trafikverket i överenskommelse med Stockholm stad.

**Ersättning vid markförvärv/försäljning**

Trafikverket ansvarar för ersättning vid markintrång föranlett av utbyggnad av Mälarbanan.

**Fastighetsbildning**

Trafikverket bekostar erforderliga fastighetsbildningsåtgärder föranlett av utbyggnaden av Mälarbanan.

**Kostnader för miljöskyddsåtgärder**

Trafikverket bekostar alla miljöskyddsåtgärder som krävs för utbyggnad av Mälarbanan, så som bullerskydd och fasadåtgärder.

**Tekniska frågor****Vatten och avlopp**

Planområdet är anslutet till det kommunala VA-nätet.

**Dagvatten**

Dagvattenhanteringen inom planområdet studeras vidare i den fortsatta planprocessen.

**El/Tele**

Nya järnvägstekniska anläggningar, såsom el, kontaktledningar, signal och tele samt tillhörande teknikbyggnader möjliggörs inom järnvägsområdet. En befintlig elnätstation norr om järnvägen vid Sulkyvägen flyttas söder om järnvägen intill den planerade planskilda korsningen.

**Genomförandetid**

Genomförandetiden slutar 5 år efter det att planen har vunnit laga kraft.