



STADSBYGGNADSKONTORET

PLANAVDELNINGEN

Johan Filipsson

Tfn 08-508 27 252

Elin Lundbäck

Tfn 08-508 27 131

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

DNR 2013-20055

SID I (33)

2014-10-27

Samrådsredogörelse Detaljplan för Mäljarbanan, sträckan Spånga till Barkarby i stadsdelarna Bromsten m.fl., Dp 2013-20055

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	2
Förslaget syfte och huvuddrag	2
Hur samrådet bedrivits	2
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	2
Allmänt om förslaget och utvecklingen	2
Spånga station	3
Buller och vibrationer	5
Risk och säkerhet	6
Miljö- och klimataspekter	7
Kulturmiljö	7
Gång- och cykeltrafik	8
Teknisk försörjning, ledningar	8
Övriga frågor	10
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	10
Föreslagna förändringar	10
Inkomna synpunkter	11
Statliga och regionala myndigheter och förbund	11
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	13
Övriga remissinstanser	21
Sakägare enligt fastighetsförteckning	27
Övriga, ej sakägare	33

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Mäljarbanan inom sträckan Spånga till Barkarby. Planförslaget sändes ut på samråd 2014-05-20 till 2014-08-10. Under samrådet inkom 34 yttranden. Flertalet remissinstanser är positiva till planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller Spånga station samt risk- och kulturmiljöfrågor. Närboende och sakägare befarar ökade olägenheter i form av buller och vibrationer.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer flera frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Mälarbanan inom sträckan Spånga till Barkarby.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2014-05-20 till 2014-08-10. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Spånga bibliotek, på biblioteket i Tensta samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades 2014-05-20 i DN och SvD samt i lokaltidningarna Mitt i Västerort, Mitt i Västerort/Spånga och Mitt i Tensta/Rinkeby. Samrådsmöte hölls 2014-06-03 i Trafikverkets projektkontor för Mälarbanan på Stormbyvägen 2-4 i Spånga där ca 30 personer närvarade.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om förslaget

Flertalet remissinstanser är positiva till planförslaget men framför synpunkter i sak. *Länsstyrelsen* meddelar att man för närvarande inte har något att tillföra planförslaget. *Trafikverket* bedömer av handlingarna att Trafikverkets behov är tillgodosedda och att detaljplanen stämmer överens med järnvägsplanen. *Trafikförvaltningen/SLL* meddelar att utbyggnaden av Mälarbanan är ett projekt som trafikförvaltningen i allra högsta grad stödjer och önskar i syfte att åstadkomma en utvecklad kollektivtrafik med förbättrad punktlighet och turtäthet. *Sundbybergs stad* är överlag positiv till detaljplanens förslag men anser att vissa miljökonsekvenser behöver tydliggöras och åtgärder vidtas för att minimera eventuella risker. *Exploateringsnämnden* samt *Trafiknämnden* är positiva till utbyggnaden som kommer att säkerställa en mer tillförlitlig kollektivtrafik lokalt i området samtidigt som det ger positiva effekter för hela regionen. Den påverkan utbyggnaden har på stadens mark och anläggningar bedöms kunna lösas på ett godtagbart sätt med ett nära samarbete mellan staden och Trafikverket. Dock framför *närboende* och *sakägare* kritik angående Spånga station och bussterminal, samt farhågor kring ökat buller och vibrationer från tågtrafiken.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret kan konstatera att det från remissinstanser finns ett starkt stöd för projektet, vilket är positivt, då utbyggnaden av Mälarbanan är ett av de viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik. Samtidigt har synpunkter framförts vad gäller Spånga station samt risk- och kulturmiljöfrågor.

Spånga station

Stationsmiljö, bussterminal och nordlig entré

Trafikförvaltningen/SLL framhåller att dagens bussterminal är trång varför ett arbete pågår mellan staden och Trafikförvaltningen för att ta fram en ny lösning för Spånga station och bussterminalen. Trafikförvaltningen har gjort en övergripande granskning av Spånga station avseende ytor för pendeltåg, buss och infartsparkering. En översyn behöver även göras av verksamheter i terminalmiljön och andra till terminalen knutna funktioner. Innan detaljplanen förs fram för granskning bör en lösning för terminalens framtida utformning föreligga så att terminalens funktionsbehov säkerställs. Trafikförvaltningen önskar att detaljplanen möjliggör byggrätter för framtida behov för trafikändamål i anslutning till stationen. Vidare påtalas att, såsom anges i planbeskrivningen, har trafikförvaltningen gjort bedömningen att reseunderlag saknas för att motivera en ny nordlig entré. Det är dock positivt att möjligheten att i framtiden tillskapa en sådan kvarstår. Även **Trafiknämnden** och **Exploateringsnämnden** konstaterar att antalet resenärer beräknas bli för få för att motivera en nordlig entré. Detaljplanen bör ta hänsyn till en framtida utveckling av bussterminalen. **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd** anser att Spånga station bör kompletteras med en nordlig entré. En ny uppgång skulle öka tillgängligheten och minska trängseln vid dagens uppgång. En annan viktig och angelägen förbättring för alla resenärer är att det byggs en riktig bussterminal vid stationen. **Skönhetsrådet** framhåller att Spånga skulle gagnas av en mer attraktiv stationsbyggnad. Några **föreningar och närboende** efterfrågar en nordlig entré till Spånga station. Beräkningarna och slutsatserna i "PM Nordlig Entré" ifrågasätts av en förening.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stationsmiljö

Området kring Spånga station uppvisar idag en del brister beträffande bland annat orienterbarhet. Kontoret anser att Spånga som helhet skulle gagnas av en attraktivare stationsbyggnad och stationsmiljö. Stationsbyggnaden förändras dock i liten grad eftersom Trafikverkets utbyggnad i stort anpassas till befintlig plattform och bropelare m.m. Plattformen kommer att byggas om och breddas så att den uppfyller dagens krav och får i samband med detta nya ytskikt och utrustning. Trafikverket har tagit fram ett gestaltningsprogram med inriktningen att tillföra mer stadskänsla till området kring Spånga station. Det avses att uppnås genom omsorg om detaljerna på de konstruktioner som medför visuell påverkan på stationsmiljön exempelvis stödmurar, räcken, staket, stängsel och bullerskyddsskärmar.

I detaljplanen anges järnvägstrafikområdet (inkl. Spånga station) med bestämmelsen T1 (Järnvägstrafik). Till ändamålet räknas alla de byggnader och anläggningar som kan behövas, till exempel stationsbyggnader, magasin och lastanordningar. På stationsområden får dessutom småbutiker och liknande som ger service åt resenärer finnas. Trafikverkets järnvägsplan reglerar detaljlokaliseringen och utformningen av järnvägsanläggningen, inte detaljplanen.

Nordlig entré

Samrådet har tydliggjort att en ny nordlig entré till Spånga station efterfrågas av bl.a. stadsdelsnämnden och flera närboende. Behovet av en ny nordlig entré lyftes redan i Trafikverkets järnvägsutredning (från 2008-2010). Trafikverket har i detaljplanarbetet låtit utreda möjligheterna till en planskild plattformsanslutning i plattformens norra läge i kombination med en ny gång- och cykelbro. Utredningen ("PM Nordlig entré"), som bilagts samrådshandlingarna, visar dock att ca 80 % av resenärerna fortsättningsvis skulle använda den befintliga entrén framför en ny i norr. Resultatet i utredningen baseras på befintligt resande samt prognostiserad resenärsökning baserad på pågående planer och program i närområdet. Under samrådet framhåller Trafikförvaltningen (som skulle bli huvudman för en ny stationsentré) att reseunderlag saknas för att motivera en ny nordlig entré. Stadsbyggnadskontoret gör ingen annan bedömning. Kontoret vill dock särskilt betona att detaljplanen i sig inte hindrar en sådan lösning, om det skulle bli aktuellt i genomförandeskedet eller längre fram i tiden. Läget för en eventuell nordlig entré/koppling över spåren har studerats översiktligt och framgår i utredningen. Trafikverket kommer att anpassa utbyggnaden av perrongen på så sätt att en framtida nordlig entré inte omöjliggörs.

Under samrådet har närboende ifrågasatt uppgifterna om antalet lägenheter etc. och därmed slutresultatet i PM Nordlig Entré. Efter samrådet har Trafikverket korrigerat PM:et med utgångspunkt i nya uppgifter som framkommit. De uppdaterade beräkningarna landar i 3600 in- och utpasseringar per dygn vid en ny nordlig entré (under samrådet visade utredningen 2800 in- och utpasseringar per dygn). Antalet in- och utpasseringar beräknas alltså ändå inte uppgå till de av Trafikförvaltningen uppsatta riktlinjerna (4500 in- och utpasseringar/dygn) som krävs för att en ny entré skall anses samhällsekonomiskt lönsam att bygga.

Bussterminalen

Under samrådet har Trafikförvaltningen samt närboende framfört synpunkter kring brister gällande dagens bussterminal. Kontoret vill dock betona att detaljplanen inte innefattar bussterminalen. Staden och Trafikförvaltningen för en dialog om förutsättningarna för en ny bussterminal. Vissa av de ändringar som har diskuterats, bl a byggrätter, kräver ny detaljplan. Diskussionerna kring utformning och finansiering har inte konkretiserats. Om en ny bussterminal blir aktuell anser kontoret att denna bör utvecklas i ett eget detaljplanearbete så att planering och utbyggnad av Mälarbanan inte försenas. Kontoret vill poängtera att utbyggnaden av Mälarbanan inte kommer att medföra permanenta intrång i bussterminalen. Förbättringsåtgärder i bussterminalen är möjliga att genomföra redan idag enligt gällande plan som anger gatumark. Bussterminalen kommer att påverkas under byggtiden. Ambitionen är därför att helt eller delvis kunna utföra ombyggnation och/eller förbättringsåtgärder i samband med att Trafikverket återställer marken som

man tillfälligt behöver ta i anspråk under byggtiden. Fortsatt dialog mellan staden, Trafikverket och Trafikförvaltningen är viktig för att åstadkomma så bra gemensamma lösningar som möjligt. Trafikverket och Trafikförvaltningen har ett ömsesidigt ansvar att tillse att bussterminalens funktion säkerställs under hela byggtiden.

Buller och vibrationer

***Miljö- och hälsoskyddsnämnden** bedömer att de bullerskyddsåtgärder som Trafikverket planerar kan anses rimliga. Avseende vibrationer anser nämnden att de åtgärder som planeras är nödvändiga för att vibrationerna från tåget inte ska riskera att utgöra olägenhet för människors hälsa. **Trafikverket** anser att planering av nya bullerstörda bostäder vid spåret generellt bör undvikas, då det på sikt kan medföra begränsande villkor för användande och utveckling av riksintresset Mälarbanan. **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd** ser positivt på de förslag som Trafikverket har tagit fram avseende bullerskydd för boende och verksamheter som berörs. **Föreningar och närboende** framhåller att de får en markant sämre närmiljö och kommer påverkas av störningar i form av bl.a. buller och/eller vibrationer. Åtgärder för att lindra inomhus- såväl som utomhusnivåer krävs. Bullerskydd längs Bromstensvägen efterfrågas. Tre meter högt bullerplank anses inte vara tillräckligt. En **tomträttsinnehavare** i Lunda industriområde påtalar att fastigheten inrymmer skol- och kontorslokaler, vilket planförslaget inte tagit höjd för. **Fastighetskontoret** påtalar att Bromstens IP och Nälsta basebollplan kan beröras av ökat buller. Här borde, genom till exempel uppsättande av bullerplank, maxvärde om 70 dB(A) eftersträvas.*

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Flera närboende befarar olägenheter i form av ökat buller och ökade vibrationer. De ökade bullernivåerna utmed Mälarbanan som utbyggnadsförslaget medför är en viktig fråga för kontoret. Projekt Mälarbanan är klassat som väsentlig ombyggnad, därvid kommer buller och vibrationer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer ("Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60"), väsentlig ombyggnad. Trafikverket kommer att vidta skyddsåtgärder för att nå gällande riktvärden för inomhusnivåer och uteplatser i enlighet med ovan nämnda riktlinjer.

Trafikverket har genomfört en bullerutredning där det framgår vilka åtgärder som bör genomföras. En teknisk inventering kommer att genomföras för att i detalj klarlägga var det finns behov av att genomföra bullerskyddsåtgärder. Trafikverket kommer att prioritera åtgärder som förbättrar ljudmiljön inomhus och vid uteplatser. Trafikverket avser inte genomföra bullermätningar efter att utbyggnaden är färdigställd. Vid området norr om Spånga station har olika bullerskyddsåtgärder utretts av Trafikverket, men de ger ingen bullerdämpande effekt eftersom bostäderna ligger högt i förhållande till järnvägsspåren. På flera platser kommer riktade bulleråtgärder därför att krävas för att klara riktvärdena. Primärt kommer Trafikverket att erbjuda fönsteråtgärder för berörda, men även ventilations- eller andra fasadåtgärder kan vara aktuella. Dessa åtgärder regleras inte i en detaljplan.

Bullerskärmar längs sträckan ges en enhetlig utformning, men ska kunna varieras för att passa in i det område järnvägen passerar. Höjden på

bullerplanken avses vara tre meter över räls överkant (rök). Det innebär att höjden på skärmen i sig kan komma att bli högre än tre meter beroende på vilken marknivå i relation till spårens höjdnivå den placeras. Detaljplanen möjliggör bullerskyddsåtgärder. De bullerskydd som anges på plankartan är endast en illustration. Planen hindrar inte att ytterligare åtgärder genomförs.

En tomträttsinnehavare inom Lunda industriområde påpekar att man driver skolverksamhet i en fastighet som angränsar till spårområdet, vilket man anser att planförslaget inte tagit höjd för. Kontoret vill påpeka att skolverksamheten drivs med tidsbegränsat lov. För fastigheter inom Lunda industriområde anger gällande detaljplan industri- och kontorsändamål. Trafikverket tar hänsyn till vad som medges i gällande planer, men kommer att behöva ta hänsyn till den befintliga skolverksamheten under utbyggnadstiden.

Fler tåg innebär fler tillfällen med vibrationer samtidigt som underbyggnaden blir bättre vilket ger lägre vibrationer. Markförstärkningsåtgärder kommer att utredas av Trafikverket i detaljprojekteringen.

Risk, säkerhet och elektromagnetiska fält

*Storstockholms brandförsvaret (SSBF) anser att hanteringen av riskerna inte är fullständigt redovisade och att det finns behov av komplettering. SSBF rekommenderar SBK att förtydliga vilka bedömningar som görs och vad dessa bedömningar stöder sig på. **Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinder-frågor** ställer sig frågande till att elektromagnetiska fält anges med årsmedelvärde i handlingarna. Rådet framhåller också att vagabonderande ström är den största källan till magnetfält i kontor och bostäder men att problemet inte tas upp i planbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning. En **tomträttsägare** i Lunda industriområde undrar hur man specifikt drabbas av de elektromagnetiska fälten.*

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafikverket har tagit fram fördjupade PM som beskriver riskfrågorna. I samråd med Länsstyrelsen har Trafikverket tagit fram förslag på skyddsåtgärder för utbyggnaden. I miljökonsekvensbeskrivningen anges de aktuella fastigheter vilka planeras få skyddsåtgärder, då dess risknivåer bedöms vara oacceptabla. I Trafikverkets järnvägsplan fastslås vilka skyddsåtgärder som kommer att vidtas. Efter plansamrådet har Trafikverket, Länsstyrelsen och staden fört ytterligare dialog om riskfrågorna. Kontoret uppdaterar planhandlingarna inför granskningen, i enlighet med SSBF:s framförda synpunkt.

Trafikverkets krav på magnetfält med årsmedelvärde $< 0,4 \mu T$ är ett försök att tolka försiktighetsprincipen så som den uttrycks i Socialstyrelsens meddelandeblad. Meddelandebladet handlar om kraftledning vid 50 Hz medan tågen använder 16,7 Hz. För akut exponering för lågfrekventa magnetiska fält, som har frekvensen 50 Hz, anges ett riktvärde på $100 \mu T$. Vid 16,7 Hz är riktvärdet tre gånger högre, dvs $300 \mu T$. Denna skillnad beror på att det är den inducerade strömtätheten i kroppen ökar med frekvensen. I miljökonsekvensbeskrivningen anges de aktuella fastigheter vilka delvis kommer att hamna inom 20 meter från järnvägen.

Trafikverket känner till att vagabonderande strömmar kan uppstå vid elektrisk järnvägsdrift. Av den anledningen byggs elektriska järnvägar i Sverige med så kallade sugtransformatorer. Funktionen hos sugtransformatorerna är att "suga" tillbaka returströmmen till en isolerad återledare. Användningen av sugtransformatorer innebär att de vagabonderande strömmarna reduceras.

Miljö- och klimataspekter

Bällstaån/Spångaån, Översvämningsrisker mm

Stockholm Vatten AB (SVAB) framhåller att hänsyn måste tas till 10-årsregn och helst även till 100-årsregn samt till ökad exploatering inom Bällstaåns tillrinningsområde. Frågor kring banvallens höjdsättning lyfts. Projektet måste innebära en minskad risk för översvämningar och en förbättring av vattenkvaliteten. Vattenkvalitetskraven som ställs (god ekologisk status till år 2021) kräver kraftiga åtgärder i Bällstaån och dess avrinningsområde. Generellt sett är det positivt om Bällstaån kan rustas upp genom att ta bort förorenat sediment. Dock är det viktigt att muddring görs varsam genom bästa möjliga metod. Det är positivt om man kan öka förutsättningarna för fiskars lek genom att sten- och gruslägga åns botten. Man bör ta reda på vilka fiskar som uppehåller sig i Bällstaån. Ån bör fortsatt beskuggas av växtlighet för att öka förutsättningarna för ett växt- och djurliv med hög diversitet. SVAB lyfter även några frågor som behöver hanteras beträffande ansvarsfördelning. Med Trafikverkets förslag att höja banprofilen och släntstabiliserande åtgärder anser **Miljö- och hälsoskyddsnämnden** att förutsättningarna för att hantera översvämningsrisk och erosion förbättras. **Stadsmuseet** framhåller att det är viktigt att de delar av Bällstaåns/Spångaåns lopp som ligger i dagen fortsättningsvis får göra det så att man kan uppleva och förstå dess forna betydelse. Utformningen av planerade stabiliseringsåtgärder bör ske i samråd med expertis inom kulturmiljöområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Efter samrådet kan kontoret konstatera att de höjder som redovisats i samrådsplanen är felaktiga och därför kommer att korrigeras inför granskningen. Banvallen ska ligga på ytterligare högre nivå än vad som tidigare redovisats, ca 0,4 meter.

Frågan om att förhindra att föroreningar vid en olycka med farligt gods når Bällstaån kommer att utredas noggrannare av Trafikverket i kommande detaljprojektering. Trafikverket kommer i samråd med Miljöförvaltningen att ta fram ett kontrollprogram för hur byggskedet kommer att miljösäkras. Kontoret anser även att det är av yttersta vikt att Trafikverket och Stockholm vatten AB för en dialog inför och under byggskedet.

Kulturmiljö

Fornlämningar och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Stadsmuseet tycker att det är mycket positivt att en MKB som lyfter de kulturhistoriska frågorna tagits fram. Dessvärre anser museet att det finns brister i den del av MKB'n som behandlar kulturmiljöfrågor, något som måste åtgärdas innan projektet kan sätta igång. Utformningen av planerade stabiliseringsåtgärder för Bällstaån/Spångaån bör ske i samråd med expertis inom kulturmiljöområdet. **Skönhetsrådet** instämmer (med planhandlingarna) att några större kulturmiljövärden inte riskeras. I få delar påverkar dragningen annan mark än den som består av befintligt järnvägsområde.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I kontorets arbete ingår att verka för att i så stor utsträckning som möjligt mildra den påverkan som spårutbyggnaden innebär. Kontorets bedömning är att Mäljarbanans avslutning mot omgivande mark måste utformas med stor omsorg. Utbyggnadsförslagets negativa konsekvenser för stads- och landskapskaraktären bedöms som små eftersom planområdet redan idag karaktäriseras av järnvägen.

Trafikverket kommer att föra en dialog med expertis inom kulturmiljöområdet inför planerade åtgärder kring Bällstaån/Spångaån. Trafikverket kommer att utreda frågan om eventuella arkeologiska utredningar och kulturhistoriskt värdefull miljö noggrannare i kommande detaljprojektering. Planhandlingarna kompletteras utifrån stadsmuseets synpunkter till granskningsskedet.

Gång- och cykeltrafik

Nytt gång- och cykelstråk utmed Lunda industriområde

Exploateringsnämnden och **Trafiknämnden** ställer sig positiva till förslaget om ett nytt gång- och cykelstråk, utmed Lunda industriområde, då en sådant skapar en gen koppling mellan Barkarby och Spånga. **Trafikförvaltningen/SLL** påpekar att det planerade gång- och cykelstråket innebär ett intrång på deras fastighet i Lunda industriområde. För att bedöma konsekvensernas omfattning och om intrånget kan medges, måste intrångets exakta omfattning klarläggas. En **tomträttsinnehavare** i Lunda industriområde, som berörs av fastighetsintrång, framhåller att det är trångt och att behovet av gång- och cykelväg därav måste lösas på ett annat sätt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I samband med att Trafikverket bygger ut Mäljarbanan kommer en byggväg att anläggas längs med spåren utmed Lunda industriområde. Vid återställande av byggvägen föreslås i samrådshandlingarna att ett gång- och cykelstråk anläggs i samma läge.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att staden i stort ställer sig positiv till förslaget, då en sådan gång- och cykelväg skapar en gen koppling mellan Barkarby och Spånga. Förslaget ligger i linje med målen i stadens Framkomlighetsstrategi, där bl.a. målsättningen om bättre förutsättningar för cyklister ingår. För att möjliggöra det nya stråket kommer vissa intrång att krävas, utöver det som utbyggnaden av Mäljarbanan redan innebär. Cykelvägen måste detaljstuderas innan planen går ut på granskning.

Efter samrådet kan kontoret konstatera att den sista biten av det tilltänkta stråket behöver utgå då cykelvägens planerade dragning kommer i konflikt med det befintliga industrispåret till Lunda industriområde. En planskild passage bedöms inte vara möjlig att åstadkomma på grund av höjdskillnader i kombination med begränsade utrymmen. Stråket ansluter istället till cykelpendlingsstråket Kungsängenstråket via Finspångsgatan, ca 400 meter norr om Spånga station.

Passager under/över järnvägen och barnperspektiv

Exploateringsnämnden och **Trafiknämnden** framhåller att den planerade passagen i tunnel, som planeras mellan Borghöjdsvägen och Spångavägen,

kommer att vara en viktig förbindelse för kollektivtrafikresenärer från norra sidan om spåren samt för pendlingscyklister. Nya planskilda korsningar ger möjlighet för barn att färdas tryggt utan att komma in på spårområdet. **Spånga-Tensta stadsdelsnämnd** framhåller att det är mycket positivt att detaljplanen möjliggör för ytterligare en bilfri passage. Dock hade nämnden önskat att detaljplanen ytterligare beskrev hur Trafikverket under byggperioden ska säkerställa att barn som rör sig i området kan göra detta på ett säkert sätt. **Skönhetsrådet** framhåller att möjligheter till utökade passageställen bör utnyttjas, inte minst som led i att förstärka miljön ur barnens perspektiv. Rådet anser inte att detaljplanen svarar mot översiktsplanens intentioner att ytterligare förstärka sambandet mellan Spånga och omkringliggande stadsdelar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I gällande översiktsplan, Promenadstaden, redovisas en övergripande strategi om att bättre koppla samman stadens olika delar. Detaljplanen bekräftar befintliga gång- och cykelpassager invid Spånga station och Lunda gångbro samt Bergslagsvägen och Spånga kyrkväg med dess separata gång- och cykelstråk. Därutöver omfattade samrådsförslaget en ny passage i tunnel invid Borghöjdsvägens förlängning. Tunneln är en del i den pågående omvandlingen av Bromstens industriområde respektive kvarteret Ferdinand 9. Planeringen av passagen i tunnel invid Borghöjdsvägens samordnas inom de tre berörda detaljplaneprojekten. Passagen kommer att vara en viktig förbindelse som minskar järnvägens barriäreffekt. Tunnelbygget är komplext och föranleder en större ledningsflytt. Fortsatt samverkan mellan staden, Trafikverket och berörd ledningsägare ska ske för att säkerställa passagen i det fortsatta planarbetet.

Den nya passagen i tunnel ska ses som den huvudsakliga ersättningen av dagens plankorsning för gång-och cykeltrafik i Fristadsvägens förlängning. Men därutöver förs även diskussioner om en icke tillgänglig passage (pga utrymmesskäl) i form av en bro i ungefär samma läge som dagens plankorsning vid Fristadsvägen. Under hösten 2012 utförde Trafikverket en studie över hur plankorsningen används av skolbarn m.fl. Detaljplanen för kv Ferdinand 8, 10 och 14 (1000 studentlägenheter) har tagit höjd för en gångbro med trappförbindelse. Frågan om gångbro invid Fristadsvägen berör dock inte nuvarande detaljplan för Mälarselebanan utan nästkommande sträcka (Sundbyberg-Spånga, dnr 2013-20059). Kontoret finner därmed att Skönhetsrådets och stadsdelsnämndens synpunkter om passager och barnperspektiv i stora drag redan är omhändertagna.

Teknisk försörjning, ledningar

Svenska Kraftnät, Fortum Värme, Fortum Distribution, TeliaSonera Skanova Access AB, Stockholm Vatten AB och Norrvatten har synpunkter som berör befintliga eller planerade ledningsdragningar. Ledningar redovisas på till yttrandena bifogade kartor. Vissa är av vikt för hela regionens försörjning. Det finns även ledningar som behöver vara i drift under byggandet av Mälarselebanan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Flertalet ledningsägare har synpunkter som berör befintliga eller planerade ledningsdragningar. Vissa är av vikt för hela regionens försörjning. Det finns även ledningar som behöver vara i drift under byggandet av Mälarselebanan.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att spårutbyggnaden föranleder flera ledningsflyttar. Införande av u-områden är aktuellt där befintliga eller planerade ledningar berör kvartersmark. Trafikverket behöver, i samråd med ledningsägare, presentera var omdragningar är aktuella inför nästa skede i planprocessen. Trafikverket kommer att kontakta de ledningsägare som berörs av sträckan och teckna genomförandeavtal.

Övriga frågor

Trafikförvaltningen skriver i sitt yttrande att de ser möjlighet för uppställning av pendeltåg i spårområdets norra delar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Uppställning av tåg inom spårområdet är inte en detaljplanefråga. Frågan bör lösas mellan Trafikförvaltningen och Trafikverket.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Under plansamrådet har det framkommit en antal frågor som kvarstår att lösas innan detaljplanen kan ställas ut på granskning för att på så sätt säkerställa en så god lösning som möjligt.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet ska följande vidarestuderas inför granskningsskedet:

- Gränzoner mellan Trafikverkets blivande järnvägsfastighet och stadens mark
- Planerad gång- och cykelpassage i tunnel vid Borghöjdsvägens förlängning säkerställs och samordnas i de pågående detaljplaneprojekten Mälarbanan, Bromstensstaden och Ferdinand 9
- Nytt cykelstråk utmed Lunda industriområde
- Komplettering och förtydligande av planhandlingar avseende risk- och kulturmiljöfrågor
- Plankartans höjdsättning av banvall
- Teknisk försörjning, ledningar och u-områden

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2013-20055. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har för närvarande inget att tillföra planförslaget enligt 5 kap 14§ PBL (2010:900). Länsstyrelsen delar bedömningen att planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Trafikförvaltningen/SLL

Utbyggnaden av Mälarbanan är ett projekt som trafikförvaltningen i allra högsta grad stödjer och önskar i syfte att åstadkomma en utvecklad kollektivtrafik med förbättrad punktlighet och turtäthet.

Trafikförvaltningen har gjort en övergripande granskning av den del av detaljplanen som rör Spånga station avseende ytor för pendeltåg, buss och infartsparkering. Spånga station har idag en smal plattform. Planen bör ta höjd för en bredare plattform för att främja en säkrare trafikantmiljö.

Såsom anges i planbeskrivningen har trafikförvaltningen gjort bedömningen att reseunderlag saknas för att motivera en nordlig entré. Det är dock positivt att möjligheten att i framtiden tillskapa en sådan kvarstår.

Dagens bussterminal är trång varför ett arbete pågår mellan staden och trafikförvaltningen för att ta fram en ny lösning för Spånga station och bussterminalen. En översyn behöver även göras av kommersiella verksamheter i terminalmiljön samt andra till terminalen knutna funktioner.

Trafikförvaltningen önskar att detaljplanen möjliggör byggrätter för framtida behov för trafikändamål i anslutning till Spånga station inom området för huvudgata. Innan detaljplanen för fram för granskning bör en lösning för terminalens framtida utformning och utbredning föreligga så att terminalens funktionsbehov säkerställs. Trafikverket och trafikförvaltningen har ett ömsesidigt ansvar att tillse att bussterminalens funktion säkerställs under hela byggtiden.

Planen innebär, med anledning av den planerade gång- och cykelbanan utmed Lunda industriområde, ett intrång på fastigheten Domnarvet 48 till vilken AB Stockholms Lokaltrafik har äganderätt. För att bedöma konsekvensernas omfattning och om intrånget på bussdepån och dess verksamhet kan medges, måste intrångets exakta omfattning klarläggas före utställningsskedet. Den bullerskärm som finns på fastigheten uppfördes med en speciell teknik för att åstadkomma en acceptabel ljudreduktion efter krav från närboende och staden. Om det visar sig möjligt att genomföra gång- och cykelvägen i föreslaget läge skall avtal tecknas mellan staden och trafikförvaltningen/Sl avseende intrånget.

Spårområdets norra delar mellan km 11+600 och 11+900 har en mittre del som är bred och därför, enligt trafikförvaltningens bedömning, kan möjliggöra ett

uppställningsspår för pendeltåg och med växelkompletteringar även möjliggöra vändning. Trafikförvaltningen önskar delta i det fortsatta planarbetet.

Storstockholms Brandförsvär (inkom 2014-08-27)

SSBF har i programskedet för Mäljarbanan gett SBK flertalet synpunkter och tycker att det är positivt att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) till viss del behandlar olycksrisker förknippat med utbyggnaden av Mäljarbanan. SSBF anser dock att hanteringen av riskerna inte är fullständig och att det finns behov av komplettering.

I MKB:n värderas olycksriskerna både som individ- och som samhällsrisk och baserats på de riskkriterier som dels Länsstyrelsen rekommenderar i fysisk planering och dels de som Stockholms stad vanligen använder. I planbeskrivningen beskriver SBK att både individ- och samhällsrisk är förhöjda utmed den aktuella sträckan. Det framgår dock inte hur mycket förhöjda riskerna är eller vilka förutsättningar som dessa bedömningar grundar sig på.

Några bostäder beskrivs ligga drygt 25 meter från spårkant och att inga ytterligare skyddsåtgärder behöver vidtas. SBK gör därmed bedömning att detta är en acceptabel risknivå. Det framgår dock inte vad som ligger till grund för denna bedömning. Det framgår heller inte om skyddsåtgärder har övervägts för att reducera risknivån, vilket är i linje med hänsynskapitlet i miljöbalken.

Planbeskrivningen beskriver även att skyddsåtgärder ska införas, t.ex. skyddsräll, för vissa delar av sträckan. Sammantaget bedöms därför utbyggnadsförslaget medföra måttlig risk. Då den "måttliga" risken inte ställs i relation till något, anser SSBF att det inte går att avgöra vad detta innebär och bedömningen går heller inte att jämföra med den övriga fysiska planeringen i Stockholms stad.

SSBF rekommenderar SBK att förtydliga vilka bedömningar som görs och vad dessa bedömningar stöder sig på. Skyddsåtgärder bör alltid verifieras för att se vilken restrisk som kvarstår. Om SBK väljer att sammanfatta påverkan från olycksrisker med en kvalitativ bedömning, "måttlig" risk, rekommenderar SSBF att dessa kvalitativa mått sätts i relation till något som tydliggör vilken bedömning som SBK gör, förslagsvis jämförs detta mot DNV:s kriterier, de kriterier som vanligtvis används vid fysisk planering i Stockholm, vilka också Länsstyrelsen förordar. I detta skede anser SSBF att underlaget inte är tillräckligt för att göra en samlad bedömning av direkta och indirekta effekter på människa och miljö.

Trafikverket

Trafikverket arbetar för en utbyggnad av Mäljarbanan på sträckan Tomtebodav – Kallhäll till fyra spår, sträckan Spånga till Barkarby är en del av denna utbyggnad. Trafikverket bedömer av handlingarna att våra behov är tillgodosedda och att detaljplanen stämmer överens med järnvägsplanen. Det är av vikt att största hänsyn till riksintresset Mäljarbanan beaktas vid planering av framtida bostäder i spårnära lägen. Trafikverket anser att planering av nya bullerstörda bostäder vid spåret generellt bör undvikas, då det på sikt kan medföra begränsande villkor för användande och utveckling av riksintresset Mäljarbanan och därmed vara ett hinder för järnvägstrafiken.

Trafikverket och Stockholms stad har idag ett gott och nära samarbete gällande Mälarbanans utbyggnad. Vissa frågeställningar har uppkommit vad gäller ansvar och fördelning av kostnader mellan parterna. I de fall kommunala önskemål framkommer som går utöver projektets fysiska eller standardmässiga avgränsningar kan kommunen välja att själv finansiera sådana önskemål. Det kan även vara fallet om kommunala följdinvesteringar är aktuella.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningarna som är av betydelse för rikets elförsörjning. Inom aktuellt planområde har Svenska kraftnät en befintlig 220 kV markkabelförbindelse ingående i det nationella stamnätet för el. Kabelförbindelsen är förlagd längs Bergslagsvägen och ligger bland annat i kanalisationsrör under nuvarande banvall. Ledningen är av väsentlig betydelse för Stockholms elförsörjning. Det är därför mycket viktigt att Svenska kraftnät blir delaktiga i den kommande fortsatta planering- och projekteringsprocessen. Så länge planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät, har vi inga invändningar mot aktuellt detaljplan.

Sundbybergs stad

Sundbybergs stad är överlag positiv till detaljplanens förslag men anser att vissa miljökonsekvenser behöver tydliggöras och åtgärder vidtas för att minimera eventuella risker. Mälarbanans sträckning genom centrala Sundbyberg kommer att gå i tunnel genom centrum, som är en del av den centrala regionkärnan i den regionala utvecklingsplanen (RUFs).

Remissen beskriver att spårutbyggnaden ökar risken för föroreningar som härrör från farligt gods vid olycka samt att effekter och konsekvenser är svåra att förutse. Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning gör gällande att sannolikheten för en olycka ökar vid spårutbyggnaden. Sundbybergs stad anser att Stockholms stad och Trafikverket vidare behöver utreda frågan och vidta åtgärder för att förhindra att föroreningar vid en olycka med farligt gods når Bällstaån. Sundbyberg stad förutsätter att Stockholms stad inbjuder Sundbybergs stad till nära dialog i frågan. Sundbybergs stad anser att det är positivt att hänsyn tas till ljudnivån för närliggande bostadshus samt att befintlig vegetation ska behållas i möjligaste utsträckning vid uppsättning av skärmar, stängsel och stödmurar.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Har ej lämnat svar på remiss.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd har beslutat (enl. FP+M:s förslag) att i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut.

Därutöver anför följande:

Spånga Station kompletteras med ytterligare en uppgång mot Solhemsängarna och Lunda industriområde. Det finns behov av ytterligare en uppgång mot Solhemsängarna och Lunda industriområde. Utbyggnaden runt Spånga station har gjort att trycket på stationen har ökat. Spånga station är en av de stora knutpunkterna för kollektivtrafiken i Stockholm och i rusningstrafik är där ett

hårt tryck. En ny uppgång skulle öka tillgängligheten för många och minska trängseln vid den enda uppgång som finns idag. Den skulle inte bara vara bra för boende i Solhemsängarna och Gunneboområdet utan även för många andra Spångabor. Boende i Hjulsta och de som arbetar i Lunda industriområde får också stora förbättringar med betydligt kortare gångtid till stationen. Vi har under lång tid drivit frågan och det är angeläget att byggandet av en ny uppgång sker i samband med utbyggnaden av Mälarbanan och uppgraderingen av Spånga station. En annan viktig och angelägen förbättring för alla resenärer är att det äntligen byggs en riktig bussterminal vid stationen.

Stadsdelsförvaltningen framhåller att det är positivt att de planerade gång- och cykelvägarna kommer att anpassas till rörelsehindrade. Vidare instämmer förvaltningen med stadsbyggnadskontoret om att det vore önskvärt att komma tillrätta med höjdskillnaderna på för parallellgående gång- och cykelbanan på östra sidan av järnvägen, norr om Spånga station. Under byggtiden på tre år kommer dock tillgängligheten att begränsas. Förvaltningen förutsätter därför att vid den fortsatta planeringen i största möjliga mån möjliggöra för att så många som möjligt ska kunna röra sig i området på ett säkert sätt. Det är även mycket viktigt att det finns tydlig information om alternativa resvägar samt att de tidsplaner som finns följs under byggtiden.

Stadsdelsförvaltningen ser positivt på de förslag som Trafikverket har tagit fram avseende minska risken för olyckor efter en utbyggnad samt avseende minska ljudnivåerna för de boende och de verksamheter som berörs av en utbyggnad.

Det är mycket positivt att detaljplanen möjliggör för ytterligare en bilfri passage över järnvägen. Det är även bra att Trafikverket kommer att utforma tunneln så att den blir så trygg som möjligt. Stadsdelsförvaltningen hade dock velat att detaljplanen ytterligare beskrev hur Trafikverket under byggperioden ska säkerställa att barn som rör sig i området kan göra detta på ett säkert sätt. Särskilt då vissa gång- och cykelstråk som barn använder idag kommer att vara avstängda.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har beslutat att tillstyrka planförslaget. Förvaltningen har fattat beslut enligt delegation från miljö- och hälsoskyddsnämnden. Nämnden anser att den detaljplan för Mälarbanans breddning mellan Barkarby-Spånga har föregåtts av en gedigen utredning. De frågor och synpunkter som nämnden tog upp i programyttrandet har beaktats och redovisats i MKB och planbeskrivningen.

Utbyggnaden medför att både den maximala och ekvivalenta ljudnivån ökar. De bostäder som ligger närmast spåret kommer få störst ökning, men även bostäder på längre håll kommer att få en ökad ljudnivå. Trafikverket kommer dock vidta åtgärder för att gällande riktvärden ska klaras såväl inomhus som utomhus. Nämnden bedömer att de bullerskyddsåtgärder som Trafikverket planerar kan anses rimliga.

Marken längs sträckan består främst av lermark och vissa byggnader utsätts redan idag för vibrationer över gällande riktvärde. Den ökade trafikmängden bedöms i MKB:n inte öka vibrationsnivåerna men minskat avstånd ökar risken

för högre vibrationer. Den nya banvallen kommer dock att konstrueras så att vibrationerna sannolikt blir mindre än i dagsläget. Trafikverket planerar även att utföra förstärkningsåtgärder under järnvägen. Nämnden anser att de åtgärder som planeras är nödvändiga för att vibrationerna från tåget inte ska riskera att utgöra olägenhet för människors hälsa.

I samband med spårutbyggnaden kommer den befintliga bankroppen att grävas bort och ersättas med en större banvall med i huvudsak nytt material utan rester av gamla föroreningar. I MKB framgår att den ökade trafiken ger en mindre föroreningsbelastning men att det inte bedöms påverka förutsättningarna för MKN för god ekologisk eller kemisk ytvattenstatus för Bällstaån. Med Trafikverkets förslag att höja banprofilen och släntstabiliserande åtgärder anser nämnden att förutsättningarna för att hantera översvänningsrisk och erosion förbättras.

Miljöförvaltningen har goda erfarenheter av att hantera störningar under byggtiden för andra stora infrastrukturprojekt så som t.ex. Citybanan och Norra Länken med hjälp av kontrollprogram. Samråd med miljöförvaltningen om utformningen av ett sådant kontrollprogram bör därför inledas i god tid innan byggstart.

Trafiknämnden (inkom 2014-08-29)

Trafiknämnden har beslutat (2014-08-28 §11) att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på detaljplaneremissen. Exploaterings- samt Trafikkontoret har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande som beslutsunderlag till respektive nämnd. Innehållet i tjänsteutlåtandet framgår under stycket nedan (exploateringsnämnden).

Exploateringsnämnden (inkom 2014-08-29)

Exploateringsnämnden har beslutat (2014-08-28 §10) att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på detaljplaneremissen. Exploaterings- samt Trafikkontoret har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande som beslutsunderlag till respektive nämnd. I tjänsteutlåtandet framförs följande:

Staden har ett antal pågående exploateringsprojekt på egen mark längs med spåren. Projekten är i olika skeden och samverkan med dessa och anpassningar vid utbyggnaden av Mälarbanan är viktigt i det fortsatta detaljplanearbetet. I Bromstens industriområde planeras för en omfattande omvandling till bostäder. Utbyggnaden av Mälarbanan måste anpassas till det blivande bostadsområdet. Där stadens trafikanläggningar påverkas anser kontoren att samordning måste ske med trafikverket för att hitta godtagbara ersättningsalternativ, både permanenta och tillfälliga ersättningar.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägar längs med spåren kommer att påverkas av utbyggnaden. Det är viktigt att tillfälliga lösningar i ett tidigt stadium ordnas på ett sådant sätt att störningar under byggtiden minimeras samt att de permanenta lösningarna på gång- och cykelvägarna så långt som möjligt uppfyller stadens mål enligt gällande Cykelplan och att de planeras för full tillgänglighet för funktionshindrade. Det är särskilt viktigt att undvika omledning och

avstängning av cykelvägar som ingår i pendlingscykelnätet. Gång- och cykelvägarna är även viktiga att planera så att de upplevs som trygga.

Vid Lunda industriområde kommer Trafikverket ta mark i anspråk för att få tillgång till området med byggtrafik. Detta område kommer senare att kunna återställas till en kommunal gång- och cykelväg som kopplar samman den sista biten mellan Spånga och Barkarby. Kontoren är positiva till detta förslag då en sådan gång- och cykelväg skapar en gen koppling mellan Barkarby och Spånga.

Längs med spårens norra sida går en gång- och cykelväg mellan Solhemsbackarna och Solskensbrinken. Denna gång- och cykelväg kommer att få en delvis ny placering närmare fastigheterna då en breddning av spårområdet krävs för den nya utformningen av perrongen och ytterspår. Kontoren vill uppmärksamma att vid denna plats krävs särskilda åtgärder för att gång- och cykelvägen ska vara tillgänglig enligt stadens riktlinjer.

Passager

Staden och trafikverket utreder tillsammans en planskild passage under spåret mellan Borghöjdsvägen och Spångavägen. Passagen kommer att vara en viktig förbindelse för kollektivtrafikresenärer från norra sidan om spåren samt för pendlingscyklister. Vid val av passage är det viktigt att ta med åtgärder på omkringliggande trafiknät för att inte försämra användningen av passagen. Utöver att en planskild passage ska anordnas på ett tryggt och säkert sätt förutsätts det att den planeras för full tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Belysning

Gestaltungsprogrammet bör beröra trygghetsaspekterna kring den föreslagna gång- och cykelpassagen vid Borghöjdsvägens förlängning samt gång- och cykelvägen mot Solhem. Idag upplevs gång- och cykelvägen längs med Solhem som otrygg då man är instängd mellan spårområdet och bergsväggen. Det är viktigt att utforma belysning kring dessa platser för att motverka otrygghet.

Spånga station

Detaljplanen redovisar att dagens dubbelspår utökas med två nya spår som placeras på vardera sidan om de befintliga spåren. Vid Spånga station kommer spårområdet att breddas främst på den östra sidan. En viss breddning kommer även att ske mot Spånga centrum. Bussterminalen kommer under byggtiden att påverkas av detta. Samtal mellan trafikverket och trafikförvaltningen Stockholms läns landsting bör ske angående påverkan på terminalområdet. Det finns önskemål från trafikförvaltningen att utöka bussterminalen vid Spånga station. Detaljplanen för Mälarbanan bör ta hänsyn till en framtida utveckling av bussterminalen.

I enlighet med stadens tidigare önskemål om en nordlig entré har trafikverket utrett möjligheterna till en planskild plattformanslutning i plattformens norra läge i kombination med en ny gång- och cykelbro. Utredningen visade att en nordlig entré inte är ekonomiskt försvarbar eftersom antalet resenärer beräknas bli för få.

Barnkonsekvenser

Kontoren anser att barnperspektivet är viktigt att beakta vid samtliga trafikanläggningar som förändras. Nya planskilda korsningar ger möjlighet för barn att färdas tryggt utan att komma in på spårområdet.

Drift och underhåll

Det är viktigt att beakta kommande driftkostnader i samband med projektet.

Stadsmiljö och Park

Järnvägen bör utformas med hänsyn till omgivande stads- och landskapsrum. Anpassning av marknivåer ska överensstämja med platsens karaktär. Befintlig vegetation bör i största möjliga mån värnas samt i förekommande fall återställas efter utbyggnaden av spårområdet. Den trädrad som idag utgör en skyddande ridå mot kolonilotterna och som försvinner bör ersättas. Höga bergsskärningar bör undvikas för att skapa en attraktiv gång- och cykelmiljö.

Påverkan på privata exploateringar

Längs med spåret pågår ett antal exploateringsprojekt på privat mark. Projekten är i olika skeden i planeringsprocessen. I detaljplaneprocesserna för fastigheterna Ferdinand 9, Gunhild 5 och 7 bör mark reserveras för att möjliggöra en framtida passage under järnvägen.

Ekonomiska konsekvenser för staden

Utbyggnaden av Mälarbanan från två till fyra spår finansieras av trafikverket. De konsekvenser som utbyggnaden får på stadens anläggningar ska ersättas av trafikverket så att de ska kunna bibehålla sina funktioner. Staden äger mark längs med spåren som kommer att bli inlöst av trafikverket för utbyggnaden. Några av dessa markområden arrenderar staden ut till olika verksamheter vilka kommer att behöva sägas upp. I samband med att trafikverket bygger ut Mälarbanan kommer en byggväg att anläggas längs med spåren vid Lunda industriområde vilken i detaljplanen föreslås övergå från kvartersmark till allmän platsmark. Vid återställandet av byggvägen föreslås att en gång- och cykelväg anläggs. Kostnader för permanent inlösen av detta område kommer att läggas på staden liksom eventuella anläggningskostnader vid iordningsställande från byggväg till gång- och cykelväg.

Kontorens sammanfattande bedömning

Kontoren är positiva till utbyggnaden av Mälarbanan. Utbyggnaden kommer att säkerställa en mer tillförlitlig kollektivtrafik lokalt i området samtidigt som det ger positiva effekter för hela regionen. Utbyggnaden kommer att påverka områden och verksamheter närmast spåren i olika grad. Staden påverkas av utbyggnaden dels som markägare och dels som ägare av trafikanläggningar. Kontorens bedömning är att den påverkan utbyggnaden har på stadens mark och anläggningar kan lösas på ett godtagbart sätt med ett nära samarbete mellan staden och Trafikverket.

Stockholms stadsmuseum

Befintlig bebyggelse och kulturhistorisk värdering

Stadsmuseet har i sitt svar på behovsbedömningen gjort en övergripande genomgång och beskrivning av den kunskap som finns om kulturhistoriskt

värdefull bebyggelse samt fornlämningar inom det av planen berörda området. Se bifogad kopia av svaret på behovsbedömningen.

Stadsmuseets synpunkter

Stadsmuseet påpekade i sitt svar på programsamrådet att de kulturhistoriska frågorna knappast nämndes i programmet. Detta trots att Stadsmuseet uppmärksammade kunskapsläget samt behov av kompletteringar i sitt svar på behovsbedömningen. Stadsmuseet tycker att det är mycket positivt att en separat MKB för föreliggande detaljplan, som även lyfter de kulturhistoriska frågorna, nu tagits fram. Dessvärre anser Stadsmuseet att det finns brister i den del av MKB:n som behandlar kulturmiljöfrågor.

Vad gäller fornlämningar och kulturmiljölandskap är det anmärkningsvärt att Spångaån med omgivning inte nämns. Spångaån har varit en viktig vattenled som en gång i tiden var farbar med båt och ledde in i det bördiga Mälarlandskapet. Att det varit en viktig vattenled kan man bl.a. förstå av de fornborgar som funnits utmed dess lopp och som ligger kvar vid Bromsten och här på gränsen mellan Spånga och Järfälla. Från fornborgarnas höga lägen kunde man bevaka så att inte fiender tog sig fram längs ån. Det är viktigt att de delar av Spångaåns lopp som fortfarande ligger i dagen, tillsammans med omgivande fornlämningslandskap fortsättningsvis hålls öppet och kan läsas samman så att man kan uppleva och förstå dess forna betydelse. I kapitlet Stad och Landskap (MKB s 50) samt av Gestaltningssprogrammet (s 26) framgår att stabiliseringsåtgärder för Ballstaån/Spångaån planeras. Mot bakgrund av ovanstående bör utformningen av dessa åtgärder ske i samråd med expertis inom kulturmiljöområdet.

Av MKB:n framgår att Breda bytomt (RAÄ 235) antagligen kommer att påverkas av spårbreddningen. Det rör sig om en medeltida bytomt "Breda" som omnämns 1539. Gårdensbebyggelse fanns kvar länge och inom området finns minst tre grunder efter bostadshus, en ladugårdsgrund samt grunder efter uthus och terrasserings. Dessutom finns ännu lämningar efter trädgårdsväxter. Enligt en arkeologisk undersökning från 2007 har den välbevarade gårdsstrukturen höga kulturhistoriska värden. Stadsmuseet beklagar det planerade borttagandet av fornlämningen, och vill samtidigt påpeka att en ansökan om tillstånd att få ta bort en fornlämning inte bör rubriceras som en skyddsåtgärd (MKB s 57). Fornlämningen Vadet (RAÄ 359) i Lunda industriområde nämns inte i Planbeskrivningen och endast översiktligt under. Ytterligare åtgärder på s 57 i MKB:n, trots att den delvis ligger inom planområdet. Platsen är registrerad som en sentida lämning efter torpet Vadet, som i sin tur har äldre anor och under medeltiden hade koppling till Tensta gård. Det är viktigt att lyfta fram även denna fornlämning för att säkerställa att inga intrång görs.

Stadsmuseet vill också påpeka vikten av att man säkerställer att samtliga fornlämningar och övriga kulturhistoriskt värdefulla miljöer inte tar skada under genomförandetiden, exempelvis genom etableringsytor. I kapitlet Stad och Landskap (MKB) nämns att träd och rester av gamla murar i Vålberga grönområde antagligen kommer att tas bort. Stadsmuseet efterfrågar mera kunskap om ålder och ursprunglig funktion av dessa murar innan eventuella beslut om borttagande tas.

Vad gäller kulturhistoriskt värdefull bebyggelse har Stadsmuseet tidigare påpekat bristerna i nuvarande kunskapsläge. I vissa områden saknas underlag i

form av inventeringar eller dylikt helt, och för andra finns endast äldre, selektiva inventeringar. Vad Stadsmuseet kan förstå, har inga nya kunskapsunderlag tagits fram i arbetet för MKB'n, utan den är endast en sammanställning av befintligt, äldre, ej heltäckande material. Stadsmuseet kan därför fortfarande inte uttala sig med säkerhet angående projektets eventuella inverkan på kulturvärden i den byggda miljön. Stadsmuseet kan till exempel inte uttala sig om lämpligheten att riva de två industribyggnaderna mellan den gamla kulturhistoriskt värdefulla industribyggnaden på fastigheten Astrid 9 och järnvägen, eftersom Stadsmuseet inte har kunskap om dessa byggnader. Det borde till exempel utredas ifall de har koppling till den värdefulla fabriken på Astrid 9, ifall detta inte redan gjorts. Stadsmuseet kan med hänvisning till ovanstående inte heller uttala sig om de konsekvenser breddningen av spåret kan föra med sig. Inom skyddszoner kan exempelvis krav/behov av bullerplank, uteplats- och fasadåtgärder få en negativ påverkan på befintlig bebyggelse med kulturhistoriskt värde. När det gäller kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kan standardlösningar leda till oönskade resultat.

Stadsmuseet menar att en breddning av Mälarbanan är möjlig ur kulturhistorisk synvinkel, och avstyrker inte planen. Stadsmuseet anser dock att det finns brister i det kulturhistoriska underlaget som måste åtgärdas innan projektet kan sätta igång.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet tillstyrker förslag till detaljplan förutsatt att nedanstående synpunkter beaktas i det fortsatta arbetet. Ärendet är avgjort med av rådet till sekreteraren delegerad rätt till beslut.

Spånga är utpekad som en så kallad tyngdpunkt i Översiktsplanen Promenadstaden. Men spånga station förändras i egentlig mening inte efter utbyggnaden då dragningarna anpassas till den befintliga plattformen. Gestaltningssmålen för Spånga är att tillföra mer stadskänsla till området. Rådet har vid ett flertal tillfällen kommenterat att stadskäman skulle gagnas av en mer attraktiv stationsbyggnad och att utbyggnaden av Mälarbanan skulle kunna erbjuda chansen att låta trafikknutpunkten i den tidigare kärnan i landskommunen (fram till 1949 då Spånga inkorporerades i Stockholm stad) få en mer framträdande plats. Förslaget i detaljplanen sträcker sig dock inte längre än till en omsorg om detaljer som rör stödmurar, räcken, staket, stängsel och bullerskydd. Rådet vill återigen betona att det i egentlig mening inte räcker. Gestaltningsprogrammet som formulerats efter gestaltningssmålen i järnvägsplaneskedet anger att attraktiva och effektiva station miljöer ska stärka stadskaraktären varför rådet återigen betonar att tillfället att förändra Spånga station inte bör försittas — detta för att ytterligare förstärka järnvägens attraktionskraft och betydelse som kollektivtrafikmedel.

Mälarbanan passerar delområden med olika karaktär. I få delar påverkar dragningen annan mark än den som består av befintligt järnvägsområde men där sträckan går genom stadsbyggelse och grönområden krävs en särskild aktsamhet. Rådet instämmer i att några större kulturmiljövärden inte riskeras, även om industrifastigheten vid Solhemsbackarna inte är ointressant, men att dragningen också påverkar livsmiljöer för boende och rekreationsområden. Rådet ser det som positivt att gestaltningsprogrammet visar ett varierat sätt att behandla sträckornas lösningar vad gäller stängsling och bullerskydd. Det är

också viktigt att de delar där gröna ridåer försvinner får en relevant återplantering eller grönkompensation för att minska de negativa effekterna.

Mälarbanan är en tydlig barriär i landskapet, det finns få möjligheter för gång- och cykeltrafikanter att passera spåren. Bristen på passager ökar risker för att fotgängare genar över spårområdet. Möjligheter till utökade passageställena bör utnyttjas — inte minst som led i att förstärka miljön ur barnens perspektiv — här verkar endast en tillkommande planskild korsning för lite. Rådet anser inte att detaljplanen svarar mot översiktsplanens intentioner att ytterligare förstärka sambandet mellan Spånga och omkringliggande stadsdelar.

Fastighetskontoret

Fastighetskontoret förvaltar en del fastigheter som mer eller mindre berörs av järnvägsprojektet. Det gäller till exempel fastigheten Solhem 14:9 och den industribyggnad som föreslås rivas. Kontoret utgår från att Trafikkontoret löser in byggnaden. Bromstens IP är en anläggning som också kan beröras av ökat buller. Närliggande basebollplan en annan som ligger strax nordost om spårområdet. Av planförslaget framgår vilka riktvärden ute och inne som gäller vid väsentlig ombyggnad. Dessa gäller bostäder ute och inne. För idrottsanläggningar anges inga motsvarande värden. Som mål för den högsta bullernivån för den kollektiva spårtrafiken 2030 anges i stadens och Trafikverkets strategiska bullerkartläggning 2014-2018, 70 dB(A) vid minst en uteplats i anslutning till bostad. Samma maxvärde bör genom till exempel uppsättande av bullerplank eftersträvas för idrottsplatser och bollplaner.

Avslutningsvis förutsätter kontoret att det är Trafikverket som svarar för ersättningar och erforderliga åtgärder föranledda av utbyggnaden av Mälarbanan, till exempel ersättningar vid markintrång, fastighetsbildningsåtgärder och miljöskyddsåtgärder.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor

Rådet vill påpeka att den riskökning för cancer som setts vid 0,4 μ T eller mer är jämfört med en normalexponering på 0,05-0,1 μ T. Naturliga växlande magnetfält i samma frekvensområde som det är fråga om ligger i storleksordningen miljondels μ T eller uttryckt med siffror 0,000001 μ T. Vi ställer oss frågande till varför magnetfältens årsmedelvärde finns varken i Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält eller i Socialstyrelsens meddelandeblad om magnetfält. I myndigheternas försiktighetsprincip står det istället: "Om fälten ger ohälsa är det då främst risker med korta kraftiga exponeringar eller låg exponering under lång tid? Eller är det kanske kraftigt varierande fält som orsakar problem?" Staden eftersträvar 0,05 μ T vid elsanering för elöverkänsliga.

Trafikverket skriver i BVS510 att "returströmmar från tågdriften kan förekomma i det lokala ortsnätets Pe-ledare". Det betyder att järnvägen kan skapa vagabonderande ström i samhällets ledningsnät. Vagabonderande ström är den största källan till magnetfält i kontor och bostäder men problemet tas inte upp i planbeskrivningen eller miljökonsekvensbeskrivningen.

Stockholms Stads parkerings AB

Stockholm Parkering väljer att inte lämna några synpunkter på rubricerade förslag.

Idrottsförvaltningen

Idrottsförvaltningen har inte något att erinra mot föreliggande planförslag.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten AB

Bällstaån ingår i Järfälla och Stockholms dagvattensystem och avleder även dagvatten från Sundbyberg och Solna. Längs Bällstaån finns idag problem med marköversvämningar och problem med förorenat dagvatten. Bällstaån har dålig ekologisk status. Inom Bällstaåns tillrinningsområde, 3900 ha, pågår och planeras det för ytterligare exploateringar som Barkarbystaden, Bromstens industriområde, Ferdinand och Solvalla samt infrastrukturprojekt som Mälarbanan, Förbifart Stockholm och ombyggnad E18. Dessa i nuläget kända områden innebär en ökning av hårdgjorda ytor med 86 ha. Dessutom finns planer på ytterligare exploateringar i Järfälla från Barkarby station och västerut längs Veddesta dike och i Stockholm, Stockholmsporten runt Hjulstamotet.

Förutom de krav och problem som finns i dagsläget på dagvattenkvalitet och översvämningar så innebär planerade exploateringar och infrastrukturprojekt ökade krav på åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten i Bällstaån och ökade krav på utjämning av vattenflöden i Bällstaån för undvikande av översvämningar.

Bällstaån består av öppna vattendrag, kulvertar och en bergtunnel. Stora delar av åns öppna vattendrag och kulvert vid kv Ferdinand ligger nära parallellt med Mälarbanan. I å-systemet finns även några dagvattenanläggningar och en reglering av vattennivån vid utloppet från Solvalla travbana vid Ulvsundavägen/kv Annedal.

Översvämningsrisker

Bällstaåns kapacitet att avleda vatten på delarna från Barkarby – Bergslagsvägen – bergtunnel Spånga/Bromsten – kulvert Mälarbanan/Ferdinand – kv Erik – Solvalla travbana och vattendomen/regleringen Solvalla travbana – Annedal – Bällstaviken har stor betydelse för översvämningsriskerna. Även de till Bällstaån anslutna lokala större dagvattenledningsnäten från omkringliggande områden som Nälsta Dike, dagvattensystemen från Solhem, Spånga centrum, Tensta och Lunda industriområde samt Veddesta Dike har stor betydelse för översvämningsriskerna.

Översvämningar på grund av 1-2 årsregn kan i nuläget inträffa mer lokalt inom hela Bällstaåns tillrinningsområde men framförallt inom området Solvalla – kv Erik. Relativt stora marköversvämningsområden erhålls vid 10-årsregn och mycket stora områden översvämmas vid 100-årsregn. Det bör påpekas att det maximala vattenflödet i Bällstaån vid 10-100 årsnederbörd ligger på mellan 14-18 m³/s vilket innebär relativt höga vattenhastigheter. Förutom marköversvämningar kan även vattenhastigheten vid höga flöden orsaka skador längs Bällstaån. Den i vattendomsansökan föreslagna utformningen av

Bällstaån inom Bromstens industriområde (Bromstensstaden) innebär dock en viss reducering av vattenhastigheten inom det området vilket bör minska risken för erosionsskador.

Höjdsättningen av Mälarbanan vid Lunda strax uppströms kulvert ligger mycket nära vattennivån enligt beräkning! En ökad nederbörd på grund av klimatförändring och ytterligare framtida exploateringar uppströms kan medföra att Mälarbanan översvämmas vid 100-årsregn. Höjdsättningen av Mälarbanan vid kv. Ferdinand 9 – 13 och vid Lunda ligger relativt nära vattennivån vid 100-årsregn inklusive framtida kända exploateringar! En ökad nederbörd på grund av klimatförändring och ytterligare framtida exploateringar uppströms i Solhem kan medföra att Mälarbanan vid kv Ferdinand 9 - 13 översvämmas vid 100-årsregn. Planerad GC-väg under Mälarbanan till Bromstensstaden bör utformas så att den kan avleda dagvatten till Bällstaån vid höga vattennivåer i dagvattensystemet mellan Bromstensvägen och Mälarbanan för att säkerställa att inte banvallen riskerar att översvämmas.

Ett 100-årsregn över Bällstaåns tillrinningsområde innebär således att stora områden översvämmas. Det gäller speciellt inom området uppströms tunnel/kulvert vid Lunda men även inom delar av området vid Solhem/Bromstens industriområde. Inom dessa delar riskerar Mälarbanan att översvämmas vid ett 100-årsregn speciellt efter att kända framtida exploateringar är genomförda. Den höjdsättning som anges på detaljplanerna utgår från beräkningar enligt hydrologisk modell över Bällstaån inklusive kända framtida exploateringar till ca 2030. Både Järfälla och Stockholms kommun kommer dock enligt kommunernas egna befolkningsprognoser och Regionplanekontorets prognoser att fortsätta att växa i betydande takt även efter år 2030.

För att lösa nuvarande och framför allt framtida översvämningsrisker på grund av exploateringar och klimatförändringar krävs dock ytterligare flödesutjämnande åtgärder inom hela Bällstaåns tillrinningsområde. Större magasin för utjämnning av vattenflöden och dagvattenrening måste anläggas i områden uppströms Bergslagsvägen i Stockholm och Järfälla, i område vid anslutning Lunda industriområde till bergtunnel och vid parkområde där dagvattennät från Tensta och Rinkeby går samman. Eventuellt måste även någon form av större underjordiskt magasin anläggas. Inom alla exploateringar måste dessutom lokala åtgärder (dammar etc) utföras för utjämnning av flöden och rening av dagvatten. Även höjning av befintliga marknivåer inom vissa områden nära ån behöver utföras.

Slutsats:

Vid utformning av Mälarbanan, detaljplaner och höjdsättning av mark måste hänsyn tas till 10-årsregn och helst även till 100-årsregn i nuläget och i framtiden samt till ökad exploatering inom Bällstaåns tillrinningsområde. Färdig lösning av Mälarbanan, detaljplaner och Bällstaåns funktion måste innebära en minskad risk för översvämnningar och en förbättring av vattenkvaliteten. Utrymme måste finnas för att kunna anlägga nödvändiga åtgärder för att minska risken för översvämnningar och för att förbättra vattenkvaliteten.

Översvämningsrisker under byggskedet

I samband med installation av kalkcementpelare längs Mälarbanan och åns stränder, bortschaktning och av sediment och massor, återfyllnad av massor, anläggande av broar och anläggande av eventuella dämmen kommer en del av å-fåran att påverkas under längre perioder.

En minskning av Bällstaåns area eller höjning av bottennivån i å-fåran jämfört med nuläget påverkar direkt dämmningsnivåer vid regn. Det är av yttersta vikt att arbeten och arbetsmetoder under byggskedet planeras och utförs på sådant sätt att risken för mark- eller källaröversvämningar inte ökar jämfört med nuläget.

Vattenkvalitet och miljöpåverkan:

Bällstaån klassas idag till dålig ekologisk status och god kemisk status enligt Naturvårdsverkets föreskrifter och allmänna råd NFS 2008:1 om klassificering av ytvattenförekomster och fastställande av miljökvalitetsnormer för ytvattenförekomster enligt förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön. Kvalitetskraven som ställs innebär dock att god ekologisk status ska uppnås senast år 2021, vilket kräver kraftiga åtgärder i Bällstaån och dess avrinningsområde.

Generellt sett är det därför positivt om Bällstaån kan rustas upp i samband med genomförande av exploatering/infrastrukturprojekt genom att ta bort de sediment som är kraftigt påverkade av många års förorenande verksamhet kring ån. Dock är det viktigt att borttagande av sediment t.ex. muddring görs varsamt och att exempelvis länsvatten som släpps ut under anläggningsfas renas ordentligt innan det når Bällstaån.

Effekten av grumling kan påverka djurlivet negativt genom minskad tillväxt och ökad dödlighet. Korta pulser av förhöjd grumling klarar de flesta vattenlevande arter, men en längre tids exponering kan vara skadlig. Det är därför av största vikt att muddring utförs med minsta möjliga grumling. Muddringsarbeten ska genomföras med bästa möjliga metod. Det bästa är att genomföra muddringsarbete i torrhet.

Det står skrivet att förekomsten av ål är känd i ån, samt att det troligen även finns abborre och gädda. Innan man drar några slutsatser om när det är lämpligt att muddra eller på annat sätt ändra å-fåran bör man ta reda på vilka fiskar som uppehåller sig i Bällstaån genom att elfiska ån. Först därefter kan man avgöra vilken period som är lämplig då grumlande arbete inte får utföras. Utan ett föregående elfiske bör muddringsförbud åtminstone råda 1 april-31 augusti för att minska risken att fisken störs under sin lekperiod.

Förutom grumling kan djurlivet i Bällstaån påverkas av de gifter som finns inlagrade i sedimenten. Inom delar av de aktuella planområdena innehåller åns sediment förhöjda halter av både metaller, petroleumprodukter och ftalater, vilka samtliga kan ha kraftigt negativ påverkan på åns växt- och djurliv nedströms arbets-/muddringsområden. Gifter som kommer upp i vattenmassan, genom exempelvis muddring av förorenade sediment, kan påverka hela näringskedjan. Olika organismer är olika känsliga för exponering av exempelvis olja, och tidiga levnadsstadier (ägg, larver, yngel) är normalt känsligare än vuxna individer. Dessutom spelar tiden för oljeexponeringen stor roll, vilket innebär att fiskyngel är mycket känsligare för att exponeras för olja

under våren, medan bottenlevande organismer är mest sårbara under sommaren.

Sten- och grusläggning av botten

I samband med arbeten i å-fåran är det positivt om man kan öka förutsättningarna för fiskars lek genom att sten- och gruslägga åns botten. Dessutom bör ån fortsatt beskuggas av träd och buskar för att öka förutsättningarna för ett växt- och djurliv med hög diversitet.

Fisktrappor förbi dämmen bör anläggas

Vid arbeten som påverkar ån bör ej vandringshinder för fisk och andra vattenlevande organismer införas. En fisktrappa eller liknande bör anläggas vid varje planerad förändring som innebär dämme för att öka förutsättningarna för vandring.

Påverkan på vatten-, avlopps- och dagvattensystem:

Mälarbanan berör en stor del av Stockholm Vattens VA-system inom aktuella planområden och VA-funktion inom angränsande områden.

Genom planområdena, korsande Mälarbanan, går även huvudvattenledningar, som även försörjer områden söder och norr om Mälarbanan, som till exempel Tensta, Rinkeby, Kista, Akalla och Husby med dricksvatten. I samband med genomförandet av arbeten är det viktigt att minimera risken för oplanerade avbrott på dessa huvudvattenledningar. Ett antal huvudavloppsledningar för avledning av avlopp från Järfälla och nordvästra Stockholm korsar Mälarbanan. Avbrott på dessa huvudsystem för avlopp kan medföra mycket stora negativa konsekvenser för kunder och vattentäkt Mälaren.

Dagvattenledningsnäten ansluter till Bällstaån som också är en del av Stockholm Vattens dagvattennät. I nuläget finns dämningrisker i dessa system även vid små förändringar i Bällstaån speciellt i dagvattennäten från Gamla Spånga och Solhem.

Huvudledningsnätet för dricksvatten, avlopp och dagvatten måste vara i funktion även under hela byggskedet av Mälarbanan.

Det befintliga ledningssystemet är av ojämn kvalitet med hänsyn till ålder och omgivningspåverkan, etc. Det finns därför risk att VA-ledningar påverkas negativt redan vid små sättningar/markrörelser. VA-ledningars funktion måste säkerställas så att inte planerade arbeten orsakar markrörelser (sättningar) som kan innebära att t.ex. avloppsledning kollapsar och att avlopp leds orenat till ån eller översvämningar källare i angränsande bebyggelse.

Vid Bergslagsvägen finns ett u-område för Stockholm Vattens huvudvattenledning med dimension 800 mm och utvändigt skyddsrör. Stockholm Vatten kommer att behöva förstärka och säkra vattenleveransen till områdena nordost om Mälarbanan (Tensta, Rinkeby, Akalla, Hjulsta, Kista och till nya planerade exploateringar). En större ledningskulvert alternativt två skyddsrör för befintlig HV800 och en ny HV1000 behöver anläggas.

Enligt MKB kommer den befintliga Banvallen att schaktas bort och ersättas med en ny banvall. Totalt kommer 170 000 m³ schaktmassor att hanteras inom aktuellt banavsnitt varav ca 1/3 av massorna kommer att återanvändas men 2/3

kommer ej att kunna återanvändas på grund av föroreningar. Delar av Mälarbanan kommer att grundförstärkas med kalkcementpelare. Dessa arbeten innebär risk för att föroreningar tillförs Bällstaån men kan även innebära att Stockholm Vattens befintliga VA-ledningar som korsar respektive ligger parallellt med banvallen påverkas negativt.

Det bör observeras att de befintliga VA-systemen måste vara i funktion/drift under byggandet av Mälarbanan. Befintliga VA-system inom befintlig banvall kan komma att skadas/förstöras på grund av arbetena inom befintlig banvall respektive vid byggandet av ny banvall. Eventuellt behöver angivna u-områden att utökas/breddas om det visar sig att nya parallella VA-ledningar, skyddsror och skyddskulvertar behöver anläggas. Stockholm Vatten måste kontinuerligt kontaktas under planeringen och utförandet av Mälarbanan.

Stockholm Vatten måste i ett tidigt skede kontaktats och vara med vid planeringen av VA-systemet inom de detaljplaner, områden, som berörs av Mälarbanan. Stockholm Vatten kontaktas även vid den fortsatta planeringen av planområden och genomförandet/byggandet av Mälarbanan.

Byggskede:

Se Stockholm Vattens Allmänna bestämmelser och anvisningar.

Klimat:

Hänsyn ska tas till framtida klimatförändringar, se SMHI:s rapport nr 2010-78 *Regional klimatsammanställning för Stockholms län*. Osäkerhet finns dock angående vilken vattennivå som Mälaren kommer att ligga på från slutet av seklet och efter år 2100. Om havsnivån stiger snabbare än landhöjningen måste någon form av åtgärd göras, eventuellt en höjning av Mälarens vattennivå. De delar av Bällstaån som påverkas av en höjning av Mälaren vattenyta är dock i första hand områden nedströms Bromstens industriområde.

Kontakt och samordning:

Stockholm Vatten ska kontinuerligt kontaktas avseende:

- *Dagvattenhantering:* Planering och utformning av åtgärder för rening och avledning av dagvatten. Kostnader för drift och underhåll samt ansvarsfrågan för dagvattenhanteringen bör klargöras.
- *Ny- och omläggning av VA-ledningar:* Där skyddsror/kulvertar krävs eller där andra VA-nät passerar (korsar) området ska dessa generellt utformas så att Stockholm Vatten även i framtiden kan drifva, åtgärda, dimensionera upp eller dubblara dessa VA-system.
- *Anslutningar till VA-systemet:* Planering och utformning av anslutningspunkter.
- *Vattenarbete å-fåran/avstängningar och samordning:* Ett antal större exploateringar och infrastrukturprojekt pågår respektive planeras att starta de närmaste åren. För att kunna säkerställa Bällstaåns funktion och vattenkvalitet bör samordning av tidplaner ske. Stockholm Vatten måste kontaktas angående tider för arbeten i och nära å-fåran.

Övrigt:

Helheten är oerhört viktigt för VA-systemet, inte minst ur perspektiven Mälaren som vattentäkt, öppna vattendrag, tunnel- och huvudledningar, översvåmningsområden och påverkan på VA-nät och avloppsverk. En

avgörande förutsättning är att VA-frågorna vägs in i ett tidigt skede. Stockholm Vatten måste givetvis kontinuerligt kontaktas under den fortsatta planeringen.

Olösta frågor som måste behandlas vid detaljutformningen av planområde, bl.a.

- Vem ansvarar för utökad åfåra? Stockholm Vatten har idag driftansvaret för Bällstaån då den är en del av det allmänna dagvattensystemet. Vi sköter dock inte om de delar som kan betraktas som park eller "estetiska" dammar som inte har någon driftmässig eller leveranssäkerhetsmässig (t.ex. hydraulisk) funktion.
- Hur säkerställa områden längs Bällstaån i detaljplaner så att Stockholm Vatten kan komma åt att sköta och underhålla å-fåran?
- Totalansvaret under utförandet av Mälarbanan och andra större exploateringar eller infrastrukturprojekt som påverkar Bällstaåns funktion måste klargöras. Lång arbetsperiod innebär att både bräddningar (akuta och planerade) och översvämningar vid regn kan inträffa under utförandet.

Fortum Distribution AB

Åtgärder i Fortum Distribution AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum Distribution AB samt bekostas av byggherren. 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. Lämpliga åtgärder skall ske i samråd mellan Fortum Distribution AB och SL som måste vidtagas för att säkerställa åtkomst och normenliga avstånd beaktas, samt att skador på korsande och närliggande ledningar ej uppstår. I övrigt har vi ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.

AB Fortum Värme

Inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och fjärrkylaledningar. Åtgärder i Fortum Värme Distributions anläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandeavtal snarast möjligt. I övrigt ingen erinran. Hänsyn måste tas till befintlig fjärrvärmeledning inom området. Befintlig ledning i närhet av Domnarvet 43, u-område markerat. Ledningen ligger med i en förnyelseplan och kan behöva flyttas till nytt läge. Vidare utredning och samordning behövs.

Stockholm Gas

Stockholm Gas efterfrågar mer/annat material för att kunna lämna ett utlåtande i ärendet.

TeliaSonera Skanova Access AB

Teliasonera Skanova Access AB (Skanova) har markförlagda ledningar inom tilltänkt utbyggnad. Generellt så önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vidare så förutsätter Skanova att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten.

Norrvatten

Norrvatten har erhållit rubricerad detaljplan för samråd. I det aktuella planområdet, ligger Norrvattens huvudvattenledningar av dimension 800mm

och 1000mm som är inritad på bifogad karta. Norrvattens rättigheter för ledningen anges i erhållen upplåtelse av ledningsrätt. För arbeten inom Norrvattens ledningsrättsområde för huvudvattenledningen erfordras avtal med Norrvatten om utförandet samt ett godkännande av bygghandlingar och ritningar. När projektering påbörjas av kommande anläggningar, vägar och byggnader mm inom eller intill ledningsrättsområdet, skall handläggare på Norrvatten kontaktas

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Fastighets AB Brostaden, genom TJ

På uppdrag av förvaltare Fastighets AB Brostaden, ges här synpunkter på rubricerade samrådsförslag. Tomträtterna Domnarvet 18 och 36 ägs av Fastighets AB Brostaden via helägda dotterbolag och de är berörda av detaljplanen.

Befintliga förhållanden

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 detaljplanen. Generellt gäller att Lunda arbetsområde har utvecklats från industriverksamhet till ett område med hyresgäster som efterfrågar kontor och lager, där även många hyresgäster till stor del hyr rena kontorslokaler. Inom Brostadens fastigheter finns även en stor del skollokaler.

Tomträtten Domnarvet 18

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 11 bedriver Stiftelsen Islamiska skolan, en skola med arean, 3.520 m² 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 fisker för olyckor, spårurspårningar.

Tomträtten Domnarvet 36

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 för kontors- och industriändamål. Den inrymmer i huvudsak kontor.

Fastigheten Domnarvet 36, ligger ca 13 m närmare järnvägsområdet är de flesta fastigheterna i Lunda industriområde, se bilaga 1, karta, utdrag från fastighetsregistret. Inom denna del finns bl.a. en mindre byggnad för sopor och p-platser som disponeras av byggnadens lokalyresgäster. Avståndet från kontorsbyggnadens närmaste hushörn till närmaste järnvägsspår är idag ca 20 m.

Buller —före Mälarbanans utbyggnad

Generellt gäller att de två fastigheterna är bullerstörda idag. Enligt trafikverkets framtagna bullerutredning (WSP akustik), ligger bullernivåerna före utbyggnaden vid närmaste fasad på ca 60 db(A) för Domnarvet 18 och för fastigheten Domnarvet 36 är bullernivån ca 64 db(A). Den maximala bullernivån för Domnarvet 18 är ca 87 db(A) och Domnarvet 36 är den drygt 90 db(A).

Konsekvenser av detaljplaneförslaget

Buller

Enligt de upprättade handlingarna i samrådsförslaget 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. Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning är gjord av trafikverket och synes vara densamma som järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Här framgår på sid 23 att trafikverket skall vidta skyddsåtgärder för att nå ner till gällande riktvärden både inom och utomhus, samt att om så sker kommer spårutbyggnaden sammantaget att leda till liten till måttlig negativ konsekvens för buller. 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.

Av detaljplanen framgår således att trafikverket icke avser uppföra något bullerskydd mot Domnarvet 18, och 36 och att det är endast invid bostadsbebyggelsen som man angivit att bullerplank skall uppsättas. Mälarbanans 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 Mälarbanan, är min uppskattning att bullernivåerna i utbildningslokalerna inom Domnarvet 18 kommer att ligga väsentligt över dessa riktvärden. Med hänsyn härtill anser Fastighets AB Bostaden att det måste utredas vilket bullerskydd som erfordras för att uppnå de uppställda riktvärdena, samt att trafikverket skall tillse att uppföra bullerskydd så att bullret högst kommer i nivå med dessa riktvärden.

Det skall observeras att i detaljplanens planbeskrivning på sid 21 anges att det finns en skola utmed den nya järnvägsutbyggnaden sträcka och att det är Kunskapsskolan och att det vid skolans fasad är idag en maximal bullernivå på

75 db(A). Sålunda har man i detaljplanearbetet icke varit medveten om och beaktat de skolor som finns inom fastigheten Domnarvet 18. Detta är felaktigt.

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 Mälarbanan 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 det måste utredas om de uppställda riktvärdena kan uppnås utan bullerskydd och om det visar sig att riktvärdena överskrids torde, det i järnvägsplanen fastslås att bullret skall begränsas med bullerskydd så att bullret högst kommer i nivå med dessa riktvärden.

Elektromagnetiska fält

I detaljplanens planbeskrivning på sid 24 under rubriken elektromagnetiska fält, anges att efter utbyggnaden kommer årsmedelvärdet att vara över 0,4 mikrotlesla på ett avstånd av ca 20 m mitt mellan innerspårerna, det sägs dock inget om hur fastigheten Domnarvet 36 kan komma att drabbas av elektromagnetiska fält och om de kan ligga på dessa nivåer.

Risk och säkerhet

Fastigheten Domnarvet 36 närmaste fasad kommer att ligga på ett avstånd som är väsentligt mindre än 20 m från närmaste spårmitt, vilket enligt Fastighets AB Brostaden kommer tillsammans med trafikökningen att innebära en väsentligt ökad risk för olyckor vid en urspärning, framförallt med tanke på de bedrivna skolverksamheten. I detaljplanens planbeskrivning sid 24 - 25 anges inget om de ökade riskerna för fastigheten Domnarvet 36. Här anges endast att då bostäderna ligger mer än 25 m från spårområdet behövs inte några ytterligare skyddsåtgärder.

Markintrång

Fastigheten Domnarvet 36 kommer att tappa 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 problem för hyresgästerna. I Lunda industriområde torde det vara nödvändigt med ett tillräckligt antal p-platser invid lokalerna. Här förloras ca 55 % av p-platserna vilket torde innebära att markintrånget även påverkar hyresnivån i lokalerna nedåt.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis framhålls att samrådsförslaget icke beaktar att tomträtterna Domnarvet 18 och 36 inrymmer kontors- och skollokaler. Det saknas även en utredning om effekterna av de ökade elektromagnetiska strålningsfälten och risken för olyckor för de berörda fastigheterna. Detaljplaneförslaget bör därför omarbetas så att det i detaljplanen krävs att ett bullerskydd, rimligtvis ett bullerplank, uppsätts mot fastigheterna Domnarvet 18 och 36, då blir det möjligt att även fortsättningsvis bedriva skolverksamhet i lokalerna. Med hänsyn till att det är trångt om utrymme för ett bullerplank anser Fastighets AB Brostaden att det bli nödvändigt att nyttja del av det

utrymme som gc-vägen kräver till ett bullerplank och att behovet av gcväg måste lösas på ett annat sätt.

Boende på Solskensbrinken 9, 163 56 Spånga

Boende på Solskensbrinken 6, 163 56 Spånga

Boende på Solskensbrinken 12, 163 56 Spånga

I egenskap av sakägare som fastighetsägare vid Solskensbrinken önskar vi framföra följande: Ett stort miljöproblem utgör buller. I aktuellt område är bullerproblemen betydande. Bland källorna finns genomfartstrafik, busstrafik, flygtrafik och inte minst järnvägstrafik. Det framlagda materialet antyder att inom vårt område ingen ökning av bullernivån kommer att ske. Detta är inte trovärdigt, då järnvägstrafiken avses att utökas- såväl pendeltrafik, godstrafik som fjärrtrafik. Vad gäller Bromma flygplats varierar informationen mellan nedläggning inom sinom tid och utökad trafik. Vi hemställer att objektiva bullermätningar görs efter det att banans förväntade trafik uppnåtts. Vi begär att därefter erforderliga bullerskyddande åtgärder utförs- såväl generella som fastighetsspecifika, t ex som utlovats vid informationsmöten treglasfönster på fasader mot järnvägen.

Boende på Solhemsbackarna 133, 163 56 Spånga

Boende önskar att hela banvallarnas bredd pålas för att förhindra att det bildas en markvåg (markvibrationer) från banvallarnas sträcka parallellt med gatuadresserna Solhemsbackarna nummer 121 — 135 samt 220 och 222. Motivet är att, redan idag, när ett tungt tåg passerar utmed denna sträcka i full fart från väster till Stockholms central uppstår en kraftig markvåg (markvibrationer) från banvallen till våra respektive hus vid ovanstående adresser.

Boende på Solhemsbackarna 198 B, 163 56 Spånga

Som boende närmast järnvägen vill vi göra er uppmärksamma på de undermåliga åtgärder för bullerdämpning Trafikverket planerat. Vår tomt ligger utmed järnvägen men på en höjd vilket gör att 3 m bullerplank inte är tillräckligt. Med den ökande turtätheten fyra spår kommer att innebära är det på sin plats att ta vår oro på allvar och verkligen se till att vi får ett bullerskydd som vi blir hjälpta av och inte sätta dit något som passar där fastigheter ligger på samma höjd som järnvägsspåret. Att som Trafikverket säga att vi byter era fönster är ju ett bra komplement, men vi bor i villa för att kunna vistas i vår trädgård.

På andra sidan spåret ligger ett bussgarage där man nyligen fick höja bullerplanket då ljudet från bussarna gick över och störde. Därmed har vi erfarenhet av detta vilket gör att vi boende i området borde lyssnas på. Bullerplanket vid bussgaraget är utformat så att ljudet från bussarna inte studsar tillbaka och det har även ett tak som stänger inne ljudet, det blev en tydlig skillnad nu när planket är dubbelt så högt. Något Trafikverket borde titta närmare på. Det bästa vore att bygga in hela genomfarten i Spånga. Med tanke på snö och hala löv som är ständiga problem borde det i det långa loppet löna sig och dessutom bli en trevligare miljö för många av oss boende i Spånga.

I detaljplanen kan man läsa att det inte blir någon övergång över spåret eller nedgång till perrong norr om Spånga station. Trots uppenbara fördelar för området och utan att väga in säkerhet har man tagit ett kortsiktigt och enbart

ekonomiskt beslut. När nu perrongen ska förlängas och det ändå ska byggas och förändras borde en nordlig övergång byggas. Vi hoppas att utbyggnaden av Mälarbanan blir bra även för oss som bor närmast den.

Boende på Solhemsbackarna 220, 163 56 Spånga
Nedanstående synpunkter på har tidigare lämnats till Trafikverket.

Stödmuren och skärm skall börja innan den förlängda perrongen slutar. Skärmen måste vara högre än angivna förslag. Konstruktionen skall hjälpa till med att kraftigt minska ljud från start och inbromsning av tågen. Det är mycket kraftiga vibrationer i vårt hus när tågen passerar. Banvallen ligger på gammal å-botten. Banvallen måste därför byggas om från grunden.

Kvaliteten på rälsskarvar och spårväxlar måste höjas. Behövs över huvud taget ett industrispår till Lunda? Buller påverkar hälsan. T.ex. hjärnan: sämre prestation och inlärning. Sömnen: stress. Ämnesomsättningen: Fetma, diabetes. Hörseln: Hörselskador, även tinnitus. Hjärtat, Förhöjt blodtryck, förhöjd hjärtfrekvens. Binjurarna: Förhöjda nivåer av stresshormonet kortisol. Informationen i detta ärende är ej tillräcklig. Trafikverket har stora kartor medan vi endast har en liten broschyr att studera. Det räcker ej ens med att ha ett förstoringsglas till hjälp. För att allmänheten skall kunna kommentera detta ärende skall trafikverket inte bara överlämna en liten broschyr utan även staka ut samt sätta upp profiler. Jag vill att detta sker inom en månad.

BRF Solängen

Efter att ha tagit del av samrådshandlingar får Brf Solängen, ägare av fastigheten Hedvig 16, framföra följande synpunkter på förslaget.

En av våra byggnader, Bennebolsgatan 16 - 18, ligger med långsidan mot Bromstensvägen och den nuvarande järnvägssträckningen. Alla fönster i detta hus långsida och gavel har 4-glasfönster. Som vi uppfattat det kommer maxvärden på 80 — 85 dB att förekomma mellan våra carportar och portar 16 — 18. Det framgår också att ökat buller kommer att drabba vår innergård med lekplatser och parkbänkar. Som vi uppfattat det kommer bullret att öka i en kil in på vår gård från öppningen mellan nr 18 och nuvarande tennishall. De nivåer som redovisas anser vi vara oacceptabla, både de ekvivalenta nivåerna och maxnivåerna. Spåren på sydöstra sidan ligger också över omgivande markytor till skillnad från motsatt sida. Att enbart ha staket och stängsel ger ingen bullerdämpning. Ett sätt att minska bullernivåerna är att någon form av bullerskydd uppförs även längs spårområdet mot Bromstensvägen från Spånga station och åtminstone till cirkulationsplatsen Bromstensvägen — Nyhammarsgatan.

I tidigare plandiskussioner har såväl Stockholms stad som SL pekat på att en ytterligare utgång från Spånga station kan behövas. I PM Nordlig entré redovisas bland de handlingar som ingår i plansamrådet. Denna PM innehåller dels en del fel, dels är analysen i slutsatsen inte tillräcklig. Antalet hushåll i Solhem öster anges till 408. I nedanstående tabell framgår antalet bostadsrättslägenheter i området.

Brf Solängen	87 lägenheter
Brf Liv	93 lägenheter
Brf Sogläntan	111 lägenheter

Brf Solrosen	133 lägenheter
Brf Solhem	102 lägenheter
Brf Solhemsängen	57 radhus och 12 parhus = 81 lägenheter

I avsnitt 2.3 Kommande bebyggelse planeras 150 nya lägenheter i anslutning till Bromstensvägen Detta ger 757 hushåll vilket enligt beräkningarna i PM Nordlig entré ger ca 3028 resenärer per dygn för Solhem öster eller totalt 4620 resor via ny entré.

Enligt SL:s riktlinjer är en ny entré lönsam vid 4 500 in- och utpasseringar per dag. Om beräkningarna i PM Nordlig Entré i övrigt är riktiga visar det sig att antalet in- och utpasseringar överstiger de av SL i riktlinjerna angivna antalet. I analysen har ingen hänsyn tagits till ökat resande som följd av ökad turtäthet. Inte heller finns någon uppgift om huruvida antalet resande som nyttjar cykel från en längre avlägsen startplats skulle anlita den nya entrén eftersom cykelträngseln vid södra entrat är besvärande idag. Det borde vara ekonomiskt lämpligare att i samband med de stora ombyggnaderna även bygga en nordlig entré enligt de underlag som nu finns.

Sammanfattningsvis menar vi att frågan om bullerskydd längs Bromstensvägen måste lösas och att möjligheten till ytterligare en utgång från perrongen vid Spånga station måste diskuteras i det fortsatta planarbetet.

Boende på Solhemsbackarna 69, 163 56 Spånga

Det är min åsikt att utbyggnadsalternativet av Mälarbanan, sträckan Spånga-Barkarby medför för många nackdelar för bostäderna i närhet till rälsen. Utbyggnad bryter rakt av mot Stockholms stads miljöprogram, och leder till utökad buller i stadsmiljö (och högre ljudnivåer inomhus), istället för minskat buller vilket är målet. Min bostad är ett utav husen som enligt bullerkartorna just nu bör ligga strax under riktvärdena för ekvivalenta, samt maximala ljudnivåer inomhus, och vid utbyggnad riskerar att passera dessa nivåer enligt miljökonsekvensbeskrivningen. Som det poängteras i sektion 7.1.6 av Miljökonsekvensbeskrivningen så är det just nu egentligen framförallt godståg som orsakar "störande buller". Dessa är dock relativt få, och en ökning i hastighet för passagerartåg kommer att innebära betydligt tätare intervaller mellan störande buller, då hastighetsökningen kommer att leda till betydligt högre (uppskattat till 5db) bullernivåer. För mig är naturligtvis alltså nollalternativet att föredra.

Boende på Solhemsbackarna 125, 163 56 Spånga

Vid samrådsmöte 20 november utlovades personligt besök av representant för Trafikverket under våren 2014, för bedömning av vilka åtgärder som krävs för att dämpa bullernivån i utomhusmiljön. Har altan och uteplats som används året om. Emotser svar snarast.



Övriga, ej sakägare

Privatperson+ 8 namnunderskrifter

Vi anser absolut att man kan göra detta på ett sätt som inte medför skada på naturmark och träd, t.ex. genom att bygga järnvägen under jord. Det är för gräsligt hur mycket man har skövlat mellan Barkarby och Kallhäll. Mellan Spånga och Barkarby är det också mycket värdefulla träd och naturmark.

Monika Joelsson Vestlund
planchef

Johan Filipsson
planarkitekt

Elin Lundbäck
planarkitekt