



# STADSBYGGNADSKONTORET

PLANAVDELNINGEN

Johan Filipsson

Tfn 08-508 272 52

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

DNR 2011-20093-53

SID 1 (21)

2013-10-21

## Programsamrådsredogörelse Program för Mälarbanan, i stadsdelarna Bällsta, Bromsten, Sundby, Lunda och Tensta i Stockholm, Dnr 2011-20093-53

### Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>2</b>
Programmets syfte och huvuddrag .....	2
Hur programsamrådet bedrivits .....	2
<b>Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden ....</b>	<b>3</b>
Allmänt om samrådet och planprocessen .....	3
Hälsa och säkerhet .....	4
Kollektivtrafik .....	5
Spånga station .....	5
Gator och trafik .....	6
Vattenfrågor .....	7
Miljö- och klimataspekter samt kulturmiljöer och grönområden .....	7
Teknisk försörjning .....	8
Övriga frågor .....	9
<b>Inkomna synpunkter .....</b>	<b>9</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund .....	9
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	14
Övriga remissinstanser .....	17
Sakägare enligt fastighetsförteckning .....	18
Övriga, ej sakägare .....	20

### Sammanfattning

Programmet syftar till att möjliggöra fyrspårsutbyggnaden av Mälarbanan på den sträcka som berör Stockholm stad. Programmet sändes ut på samråd under perioden 2013-06-18 till 2013-09-19. Under samrådet har 39 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser är positiva till programförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller ökat buller och önskan om fortsatt samarbete. Länsstyrelsen anser att programmet ger en mycket bra översiktlig beskrivning av berörda områden och att det pekar på de viktigare miljöfrågor som behöver studeras mer ingående i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen lyfter frågor kring riskhänsyn, förorenad mark samt vattenfrågor. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att miljö- och hälsokonsekvenser utreds noggrannare och att tillräckliga bulleråtgärder vidtas. Många är även kritiska till hur samrådsprocessen har gått till. Kontorets sammanfattade bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

## Bakgrund

### Programmets syfte och huvuddrag

Programmet syftar till att möjliggöra fyrspårsutbyggnaden av Mälarbanan inom den sträcka som berör Stockholm stad. Programförslaget presenterar planeringsförutsättningar för de stadsdelar som berörs av järnvägsbreddningen samt planeringsinriktningar för det fortsatta arbetet. Programmet ska utgöra ett diskussionsunderlag för sakägare, myndigheter, boende och andra berörda. Tillsammans med inkomna synpunkter och förslag ska programmet därefter ligga till grund för fortsatt detaljplanering av sträckan.

### Hur programsamrådet bedrivits

Programsamråd hölls under perioden 18 juni – 19 september 2013. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Spånga bibliotek, Värsta Allé 12 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annonser om programsamråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Västerort Spånga och Mitt i Tensta/Rinkeby tisdagen den 11 juni 2013. Samrådsmöte hölls den 18 juni 2013 i Trafikverkets projektkontor för Mälarbanan, Stormbyvägen 2-4, Spånga. Cirka 35 personer kom till mötet. Företrädare från stadsbyggnads- och exploateringskontoret samt Trafikverket deltog.



Översiktskarta, Gulmarkerat område visar Trafikverkets spårkorridor.

## Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

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

### Allmänt om samrådet och planprocessen

Flera remissinstanser, bland annat *Länsstyrelsen*, *Trafikverket*, *Trafikförvaltningen*, *Sundbybergs stad* och *Stockholm Vatten AB*, påpekar vikten av ett fortsatt samarbete under processen. *Trafikverket* betonar att det har gjorts lagändringar för att effektivisera den fysiska planeringsprocessen. Staden bör beakta möjligheterna till samordningsvinster som öppnats genom ändringarna i plan- och bygglagen respektive banlagen. Flera *sakägare och närboende* som lämnat synpunkter på programsamrådsprocessen är kritiska till hur inbjudan och samrådsmöte har hanterats. Ett flertal efterfrågar mer detaljerad information om projektet.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret instämmer i att samordning och samarbete behövs i det vidare arbetet. Programmet presenterar endast övergripande de förändringar som är aktuella till följd av järnvägsbreddningen. Järnvägsplanen, som är nästa skede i Trafikverkets planeringsarbete, reglerar hur mycket mark järnvägen tar i anspråk och belyser alla de intrång och störningar som utbyggnaden av järnvägen medför. Inom ramen för kommunens detaljplanearbete och Trafikverkets arbete med järnvägsplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) skall en rad olika utredningar tas fram.*

*Samrådsmötet annonserades i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 12:e juni 2013 och i Mitt i Tensta Rinkeby, Mitt i Bromma och Mitt i Västerort Spånga den 11:e september. Samma dag som programmet gick ut på samråd genomfördes ett samrådsmöte i form av öppet hus på Trafikverkets projektkontor i Spånga. På grund av att flera remissinstanser hörde av sig och meddelade att de inte skulle hinna svara i tid utökades samrådstiden från den 9:e augusti till den 19:e september. Normalt underrättas inte berörda fastighetsägare med direktutskick i samband med programsamråd, utan via annonsering i lokaltidningar och morgontidningar. I det här fallet gjordes ett undantag och de närmast berörda fick ett brev samt programmet, som på grund av förseningar i samband med tryck nådde dem samma dag som samrådsmötet ägde rum. Stadsbyggnadskontoret beklagar detta.*

*Det finns många beröringspunkter mellan den fysiska planeringen för järnvägar och den kommunala fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen (PBL). Kontoret anser, likt Trafikverket, att det är eftersträvänsvärt att beakta de möjligheter till förenklingar och samordningsvinster som öppnats genom lagändringarna i PBL och banlagen. Stadsbyggnadskontorets kommande detaljplanearbete kommer att anpassas till Trafikverkets tänkta etapputbyggnad.*



## Hälsa och säkerhet

### Buller och vibrationer

Flera remissinstanser bland annat *Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN)* och *Spånga-Tensta stadsdelsnämnd* påpekar att förslaget kommer att innebära ett ökat buller och att det är mycket viktigt att vidta de åtgärder som krävs för att skydda omgivningen. MHN ser positivt på att programförslaget anger att resurser ska läggas på utformningen av bullerskärmar. En majoritet av de *fastighetsägare* och *närboende* som lämnat synpunkter befarar ökade olägenheter i form av buller och vibrationer. Några lämnar förslag på åtgärder hur bullret kan dämpas. Mer information och utredningar efterfrågas. En fastighetsägare i Bromstens industriområde påpekar att man bedriver störningskänslig verksamhet i anslutning till järnvägsspåren.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Vid väsentlig ombyggnation av järnväg tillämpas de av riksdagen angivna riktvärdena för buller, vilka normalt inte ska överskridas. På flera platser kommer riktade bulleråtgärder att krävas för att klara riktvärdena. Bullerskärmar och dess utformning kommer att utredas i samband med att järnvägsplanen tas fram. Gestaltungsfrågorna, bland annat gällande bullerskärmar, hanteras i ett särskilt program som utarbetas av Trafikverket i samarbete med kontoret. Trafikverket har i gestaltningsprogrammet till järnvägsutredningen presenterat ett förslag där bullerskärmar planeras ha en högre detaljeringsgrad där människor vistas. Buller och vibrationer under byggnation hanteras i särskilt kontrollprogram. För störning under byggnation är Naturvårdsverkets riktlinjer tillämpbara. Störningar under byggtid ska dessutom behandlas separat i kommande miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket har också att ta hänsyn till att tågtrafiken störs så lite som möjligt*

*Omfattningen av vibrationer på den aktuella sträckan är kända av Trafikverket. Flera förstärkningsåtgärder av banvall, bl.a. genom kalkcementpelare, kommer vara aktuella. Det åligger Trafikverket att redovisa buller- och vibrationsförhållanden och motivera och föreslå åtgärder.*

### Risk

*Länsstyrelsen* rekommenderar att olycksriskerna ska bedömas inom 150 meter från transportleder för farligt gods. Vidare rekommenderar Länsstyrelsen att minst 50 meter ska hållas mellan sammanhållen bostadsbebyggelse eller annan personintensiv verksamhet och järnväg. Industri- och kontorsbebyggelse bör förläggas minst 25 meter från järnväg. En del skyddsåtgärder kan vara lämpliga att föra in i järnvägsplanen, andra kan behöva regleras i detaljplan. Detta förutsätter samordning mellan Trafikverkets och stadens kommande planarbete. *Trafikverket* påpekar att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägens yttersta räl. Avståndet innebär att räddningsinsatser får utrymme och det medger en komplettering av riskreducerande åtgärder. Trafikverket anser vidare att planerade bostäder i spårnära lägen, längs den aktuella järnvägssträckan, ska ta största hänsyn till riksintresset Mälarbanan. *Stockholms Brandförsvar (SSBF)* anser att det är olyckligt att staden har valt att all hantering av olycksrisker skjuts fram till kommande detaljplaner. SSBF efterfrågar utredningar som hanterar olycksrisker. SSBF lyfter också räddningsinsatsperspektivet som måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Riskfrågorna hanterades översiktligt i samband med järnvägsutredningen. Riskfrågorna kommer att studeras mer ingående av Trafikverket i ett särskilt PM som fungerar som underlag till miljökonsekvensbeskringen till järnvägsplanen. Konsekvenser och tänkbara åtgärder ska beskrivas av Trafikverket. I järnvägsplanen bestäms sedan vilka åtgärder som kommer att genomföras. Vissa skyddsåtgärder kommer troligen även vara aktuellt att reglera i detaljplan.*

*Ett antal exploateringsprojekt, som ligger i olika skeden i planeringsprocessen, pågår längs med järnvägen. I Bromstens industriområde planeras för en omfattande omvandling till bostäder. Stadens pågående planarbeten ska även i fortsättningen ske i nära samarbete med Trafikverket och ta hänsyn till järnvägsbreddningen.*

### Kollektivtrafik

#### Spånga station

*Trafikförvaltningen efterfrågar en diskussion för hur den framtida terminalen vid Spånga station är tänkt att klara busstrafiken och dess resenärer. Trafikförvaltningen framhåller att man i tidigare sammanhang ställt sig skeptisk till ytterligare en uppgång i nordligare läge. En möjlig idé är att istället utreda en förskjutning av perrongen söderut. Lunda företagsgrupp föreslår att Spånga station förlängs i riktning mot Lunda (norrut) och att en ny ingång anläggs. En grupp fastighetsägare föreslår att delar av Spånga station glasas in i samband med utbyggnaden.*

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Området kring Spånga station uppvisar idag en del brister. Samordning och dialog mellan Trafikverket och Trafikförvaltningen samt staden behövs i det vidare arbetet. En förlängning av perrongen söderut får följdkonsekvenser. Frågan om stationsområdet ska utredas övergripande i det fortsatta arbetet för att hitta så bra lösningar som möjligt.*

#### Solvalla - pendeltågsstation, tvärbana och Sulkyvägens plankorsning

*Trafikförvaltningen, Sundbyberg stad, Stockholms Travsällskap och Vasakronan är positivt inställda till möjliggörandet av en framtida station vid Solvalla. Rådet till skydd för Stockholms skönhet vill att man, trots begränsade möjligheter till finansiering, försöker hitta en lösning för en station. Järfälla kommun anser att en ökad tillgänglighet för resor på tvären behöver vägas mot längre restid för arbetspendling från regionens yttre delar till den centrala kärnan.*

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Trafikverket har i uppdrag att inte omöjliggöra en ny pendeltågsstation i höjd med Solvalla då Mälarbanan byggs ut. Det innebär att en pendeltågsplattform projekteras in i planhandlingarna. Stationen ska kunna tillgodose resenärers byte mellan pendeltåg och tvärbanans planerade Kistagren. Det finns i nuläget inga beslut om en ny pendeltågsstation men en arbetsgrupp bestående av representanter från Trafikverket, travsällskapet och Vasakronan har tittat närmare på möjligheterna att ersätta Sulkyvägens plankorsning med en*

*brolösning som kan utgöra en integrerad del av en ny station. Vasakronan är väghållare för Sulkyvägen.*

*Stadsbyggnadskontoret startade ett programarbete för Solvalla under hösten 2012. Programarbetet ska undersöka utvecklingsmöjligheterna för travarenan och möjligheten till bostäder inom travsällskapets mark. Omfattningen av framtida exploateringar i området är ännu oklara, och bristande kunskap råder om en ny stations betydelse som bytespunkt. Stadsbyggnadskontoret anser dock att den fortsatta planeringen av järnväg och bebyggelse i området, tills annat beslutas, inte skall bedrivas så att anläggandet av en framtida pendeltågsstation förhindras. Det är möjligt att göra en detalj-/järnvägsplan som håller möjligheterna för en ny station öppen.*

## **Gator och trafik**

### **Gång- och cykeltrafik**

*Trafikförvaltningen, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Exploaterings samt trafik- och renhållningsnämnden m.fl. anser att det är angeläget att passager över spåret för gående och cyklister tillgodoses i största möjliga utsträckning. Stadsdelsnämnden och Exploaterings samt trafik- och renhållningsnämnden påpekar att det är viktigt att studera hur barnens tillgänglighet påverkas när övergången vid Fristadsvägen flyttas. Skönhetsrådet vill betona vikten av att minska järnvägens barriäreffekter. Järfälla kommun ser gärna att planen tydligare visar hur cykelstråket mellan Barkarby och Spånga i sin helhet kommer att utformas. Sundbybergs stad utgår ifrån att Stockholms stad kommer ha en dialog angående provisoriska omläggningar av gång- och cykelvägar som påverkar Sundbyberg stad. Flera remissinstanser, bland annat Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Fastighetskontoret och Rådet till skydd för Stockholms skönhet konstaterar att förslaget kommer att leda till en ökad barriäreffekt. Genom att tillskapa attraktiva planskilda korsningspunkter kan barriäreffekten minskas.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Kopplingarna över spåren, som samtliga kommer vara planskilda när Mälarbanan har breddats, måste belysas i planarbetet. Gång- och cykelvägar längs med spåren kommer att påverkas tillfälligt under utbyggnaden och vissa kommer permanent att behöva ändra sin sträckning för att anpassas till den nya spårkorridoren. Trafikverket håller på att ta fram en utredning över gång- och cykelvägnätet utmed Mälarbanan. Stockholms stad och Trafikverket ska gemensamt arbeta för att hitta så goda lösningar som möjligt. Det är viktigt att de permanenta lösningarna uppfyller stadens krav på tillgänglighet.*

*Befintlig plankorsning som går ifrån Bromstensvägen och över spåren mot Fristadsvägen medför olycksrisk och brister i tillgänglighet. Det är inte möjligt att bevara övergången som en plankorsning utan den måste ersättas med en planskild korsning. Då dagens passage bland annat används av barn på deras väg till olika skolor är det viktigt att ordna en fullgod ersättning. Det finns stora svårigheter att ordna en tillgänglig lösning i befintligt läge. Diskussioner pågår mellan staden och Trafikverket dels om att anordna en tillgänglig undergång under spåren vid Spångavägens/Borghöjdsvägens förlängning, dels om att uppföra en övergång med trappor vid Fristadsvägen. Då det är mycket trångt på båda sidor om det utbyggda spåret, är det osäkert om en sådan*

*övergång är möjlig. Frågan om Fristadsvägens passage, som är under utredning, måste belysas och lösas i kommande planeringsarbete.*

## Vattenfrågor

### Bällstaån, Vattenmiljö, vattenkvalitet och vattenverksamhet

*Länsstyrelsen, Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Spånga-Tensta stadsdelsnämnd m.fl. påpekar att Bällstaån är en vattenförekomst som omfattas av EU:s ramdirektiv för vatten. För att uppfylla miljökvalitetsnormerna krävs stora förbättringar. Det bör framgå om möjligheterna att uppnå kraven i direktiven påverkas. När det gäller hanteringen av vattenmiljöfrågorna anser länsstyrelsen att dessa bör omfatta hela den nu aktuella sträckan samt en översiktlig bedömning av miljöpåverkan uppströms sträckan Solvalla-Barkarby och nedströms i Ulvsundasjön. Länsstyrelsen påtalar vidare att vid utbyggnaden kommer det att uppstå vattenverksamheter vid flera olika punkter. Tillståndsprövningen bör samordnas så långt det är möjligt. I anslutning till spårkorridoren finns markavvattningsföretag (torrlägningsföretag) som ska redovisas i kommande detaljplaner, järnvägsplan och MKB. De omfattar diken och rörledningar och har samma rättsliga status som vattendomar. Stockholm Vatten AB påpekar att Bällstaån har problem med marköversvämningar och förorenat dagvatten. Flera exploateringsprojekt planeras och pågår i dess närhet. Det krävs åtgärder som jämnar ut dagvattenflödena. Sundbybergs stad utgår ifrån att Stockholms stad kommer ha en nära dialog angående omläggningar av Bällstaån och dagvattenfrågor.*

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Frågan om hantering av dagvatten och dess rening innan avledning, miljökvalitetsnormer för vatten och översvämningrisker behöver utredas av Trafikverket. Frågan om hur dagvattnet ska tas omhand bör lösas i samråd med miljöförvaltningen, Stockholm Vatten och länsstyrelsen. Vattenfrågorna kommer att hanteras i MKB till järnvägsplanen och även presenteras i separat underlag.*

### Miljö- och klimataspekter samt kulturmiljöer och grönområden

*Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, och att en miljöbedömning med MKB behövs. MKB för järnvägsplanen bör i huvudsak kunna utgöra underlag för miljöaspekternas behandling i detaljplanen. Länsstyrelsen meddelar också att vid markarbeten i industriområdena bör man alltid vara uppmärksam på att föroreningar kan förekomma. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att utbyggnaden av Mälarbanan är en viktig del i stadens arbete med att bli fossilbränslefri år 2050. Både Stockholms stadsmuseum och Fastighetskontoret förväntar sig att MKB görs i samband med fortsatt detaljplanearbete. Några fastighetsägare anser att MKB bör göras till programförslaget. En grupp fastighetsägare efterfrågar en undersökning om partikelhalterna i luften kommer att öka i och med utbyggnaden.*

*Stockholms stadsmuseum påpekar att det finns värdefulla kulturmiljöer och objekt inom planområdet, bl.a. flera av de tidigaste svenska graffiti-målningarna samt ett antal fornlämningar som kan beröras av spårdragningen. Fornlämningar är skyddade enligt lag och om de kommer att beröras av byggnationen ska tillstånd inhämtas från länsstyrelsen. Det är, enligt Stadsmuseet, viktigt att Bällstaåns lopp tillsammans med*

fornlämningslandskapet fortsättningsvis hålls öppen så att det går att uppleva och förstå dess forna betydelse.

*Miljö- och Hälsoskyddsnämnden* påpekar att de träd som tas bort vid Hjulsta vattenpark bör ersättas med liknande. *Lunda Företagsgrupp* samt en *fastighetsägare* ser helst att breddningen av spårområdet i största möjliga utsträckning görs åt Hjulsta.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas i samband med kommande detaljplaner och järnvägsplan. Kontoret delar länsstyrelsens uppfattning att MKB för järnvägsplanen bör i huvudsak kunna utgöra underlag för miljöaspekternas behandling i detaljplanen. I vissa fall avser Trafikverket upprätta särskilda PM som fungerar som underlag till MKB, bland annat avseende buller och vibrationer, risk och säkerhet. Partikelhalter bedöms inte vara aktuellt att utreda i samband utbyggnad av spårtrafik.*

*Träden som står utmed spåren invid Hjulsta vattenpark står inom Trafikverkets befintliga järnvägsfastighet. Trafikverket har för avsikt att återskapa funktionen som dagens träd har. I nuläget bedömer Trafikverket att breddningen av spårområdet i huvudsak sker i riktning åt Hjulsta. Men hur breddningen sker är bland annat beroende på bropelares placering.*

#### **Teknisk försörjning**

##### **Vattenförsörjning, spillvatten, El/Tele**

*Stockholm Vatten AB* har flera huvudvattenledningar, ett antal huvudavloppsledningar och en större avloppstunnel som korsar Mälarbanan. De betonar vikten av att beakta helheten för VA-systemet och att det är av stor betydelse att VA-frågor vägs in i ett tidigt skede. *Fortum Distribution AB* påpekar att det finns befintliga elledningar som kommer att beröras och flyttas om utbyggnaden av Mälarbanan realiserar. *Fortum Distribution AB* utgår från att en direktkontakt mellan deras elplanerare och byggherren/Stadsbyggnadskontoret skapas så att eventuella behov av u-områden säkerställs. *TeliaSonera Skanova Access AB* meddelar att man har flera viktiga telestråk som korsar järnvägen

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret konstaterar att det finns ett stort antal befintliga underjordiska ledningar inom området. Projektet kommer att föranleda flera ledningsflyttar. Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att ta fram ett förslag på ledningsflytt och kommunicera detta med berörda ledningsägare. Avtal upprättas mellan Trafikverket och ledningsägare. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att god samverkan fortsättningsvis sker mellan Trafikverket och berörda ledningsägare. Behovet av u-områden kommer vidarestuderas i planskedet.*



## Övriga frågor

### Mellankommunala frågor

*Järfälla kommun* anser att järnvägen ska placeras så att den inte omöjliggör en förlängning av tunnelbanan. *Sundbybergs stad* påpekar att Stockholms översiktsplan pekar ut Spånga som en tyngdpunkt där bebyggelse och service ska koncentreras. De anser därför att det skulle vara olyckligt om en järnväg förlagd i ytläge hämmar en sådan utveckling.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Trafikverket* känner till *SL:s* planer på eventuella förlängningar av tunnelbanegrenarna. *Trafikverkets* bedömning är att *Projekt Mälarbanan* inte innebär något hinder för dess utbyggnad.

*Frågan om att förlägga järnvägen under mark, enligt Sundbybergs stads framförda synpunkt, har aldrig studerats. Trafikverket bedömer att nedgrävning inte är miljömässigt och/eller samhällsekonomiskt motiverat.*

## Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under programsamrådet. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten för projektet, dnr 2011-20093-53. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

## Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen (inkom 2013-10-21)

### Allmänt

Programmet ger en mycket bra översiktlig beskrivning av berörda områden utmed bansträckningen i Stockholm. Programmet pekar också på de viktigare miljöfrågor som behöver studeras mer ingående i det fortsatta planarbetet och i miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tas fram för detalj- och järnvägsplanerna. Nedan lämnas bara synpunkter på några av dessa frågor.

### Vattenverksamhet och markavvattningsföretag

Vid utbyggnaden kommer det att uppstå vattenverksamheter vid flera olika punkter utmed järnvägssträckan. Tillståndsprövningen av de olika vattenverksamheterna bör samordnas så långt det är möjligt. Det ger en effektivare prövningsprocess och en bättre överblick för alla berörda parter.

I anslutning till spårkorridoren finns markavvattningsföretag (torrlägningsföretag) som ska redovisas i kommande detaljplaner, järnvägsplan och MKB. De omfattar diken och rörledningar och har samma rättsliga status som vattendomar. Dessa ska beaktas i planeringen och vid utbyggnaden. De fastigheter som anges i torrlägningsföretagens förrättningshandlingar ska betraktas som sakägare. Möjligheten att avveckla torrlägningsföretag som inte längre har någon funktion att fylla bör övervägas. Det sker lämpligen när miljödomstolen prövar vattenverksamheterna. I de fall torrlägningsföretagen

bibehålls opåverkade ska hänsyn tas till dessa och i de fall planerade åtgärder medför ett intrång på företagets syfte, ska tillstånd för åtgärden sökas hos miljödomstolen. Mer information finns på Länsstyrelsens hemsida [www.lansstyrelsen.se/stockholm](http://www.lansstyrelsen.se/stockholm) och vid behov kan kontakt tas med Länsstyrelsens miljöskyddsenhet.

#### *Bällstaån - Vattenmiljö, vattenkvalitet och miljökvalitetsnormer*

När det gäller hanteringen av vattenmiljöfrågorna bör dessa omfatta hela den nu aktuella sträckan samt en översiktlig bedömning av miljöpåverkan uppströms sträckan Solvalla-Barkarby och nedströms i Ulvsundasjön.

Bällstaån, som till stora delar löper parallellt med Mälarbanan, är en vattenförekomst och omfattas av EU:s ramdirektiv för vatten. Detta innebär att vattenkvalitet och ekologiska förhållanden ska uppfylla de miljökvalitetsnormer (MKN) som finns fastställda enligt Vattenförvaltningsförordningen. Vattenkvaliteten är dålig i Bällstaån med höga näringsämnesshalter, höga metallhalter och tidvis höga bakterietal. Stora förbättringar behövs om ån ska kunna uppnå fastställda MKN.

Bällstaån mynnar i Ulvsundasjön och ingår för närvarande i vattenförekomsten Mälaren-Stockholm. Observera att Ulvsundasjön, som även den har ansträngda vattenmiljöförhållanden, föreslås bli en egen vattenförekomst Mälaren – Ulvsundasjön, med MKN efter 2015.

I det aktuella avrinningsområdet sker för närvarande en mängd exploateringar av olika slag (bostäder, Förbifarten, Mälarbanan) i både Järfälla, Stockholm och Sundbyberg. Exploateringarna innebär i vissa fall att det kan bli förbättringar jämfört med nuläget, bl.a. i de fall där förorenad mark saneras eller där det kommer att bli en bättre dagvattenhantering än idag. Exploateringarna innebär dock att mängden hårdgjord yta kommer att öka, vilket medför ökade dagvatten-volymer samt sannolikt även problem med att förhindra översvämningar och att få avrinningen av vatten att fungera. Avrinningen försvåras av att ån rinner genom ett mycket flackt område, som dessutom saknar sjöar/större dammar/meandringar som skulle kunna öka fördröjning/ magasinering, och dämpa häftiga flöden. Det är angeläget att betrakta förhållandena i ån som helhet när man genomför åtgärder som påverkar flödena. Planeringen bör ske i nära kontakt med Stockholm Vatten, Sundbyberg och Järfälla kommuner samt med Trafikverket.

#### *Riskhänsyn*

Länsstyrelsen rekommenderar att olycksriskerna ska bedömas inom 150 meter från transportleder för farligt gods. Vidare rekommenderar Länsstyrelsen att minst 50 meter ska hållas mellan sammanhållen bostadsbebyggelse eller annan personintensiv verksamhet och järnväg. Industri- och kontorsbebyggelse bör förläggas minst 25 meter från järnväg.

Breddningen av Mälarbanan längs med den aktuella sträckan, från två spår till fyra spår, medför intrång i befintlig bebyggelse (både bostäder, industri- och kontorsbyggnader). Både i järnvägsplanen och i nya/ändrade detaljplaner ska särskilt beaktas olycksriskerna för de byggnader som hamnar innanför Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd. I vissa fall kan fastigheter komma att lösas in och byggnader nära spåren rivas. En del skyddsåtgärder kan vara lämpliga att föra in i järnvägsplanen, andra kan behöva regleras i

detaljplan. Detta förutsätter samordning mellan Trafikverkets och stadens kommande planarbete.

Byggnader som hamnar innanför Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd bör identifieras så tidigt som möjligt i planarbetet, för att underlätta för att lämpliga åtgärder kan vidtas. Länsstyrelsen kan godta avsteg från riktlinjerna om en riskbedömning visar att risknivån ändå blir acceptabel. Det bör även utredas vidare hur översvämningar och skred vid Bällstaån kan påverka järnvägen och om skyddsåtgärder behövs för att säkerställa järnvägens funktion. Hänsyn bör tas till ett framtida förändrat klimat med bl.a. risk för ökad nederbörd och ökad frekvens med häftig nederbörd. Skyddsåtgärder bör redovisas i kommande planarbete.

#### *Förorenad mark*

I Länsstyrelsens databas över eventuellt förorenade områden finns uppgifter om ett 20-tal nedlagda miljöstörande verksamheter längs nuvarande järnväg. Vid den planerade 6,1 km långa breddningen av järnvägen kommer industriområden att beröras. Fabriksbyggnader och militära förrådsbyggnader kommer också att rivas enligt planprogrammet. Vid markarbeten i industriområden bör man alltid vara uppmärksam på att föroreningar kan förekomma. Riskområden bör identifieras i ett tidigt skede då markgrepp kan innebära ökade risker för exponering och spridning av föroreningar.

#### *Miljöbedömning och MKB*

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, och att en miljöbedömning med MKB behövs. Beträffande dagvattenfrågor och Bällstaån bör MKB:n förutom den nu aktuella sträckningen, även i lämplig omfattning hantera effekter av banan uppströms- och nedströms.

I samband med den pågående järnvägsplaneringen har Trafikverket och Länsstyrelsen haft samråd om avgränsningen av MKB:n för järnvägsplanen. Denna MKB bör i huvudsak kunna utgöra underlag för miljöaspekternas behandling i detaljplanen.

#### *Trafikverket*

Trafikverket anser att planerade bostäder i spårnära lägen, längs den aktuella järnvägssträckan, ska ta största hänsyn till riksintresset Mälarbanan. De menar att planeringen kommer medföra tillskapande av nya bullerstörda bostäder. Det i sin tur kan i en framtid leda till begränsade villkor för användande och utveckling av Mälarbanan och utgör således ett hinder för järnvägstrafiken. Trafikverket påpekar att de även framfört dessa synpunkter i remissyttranden över berörda planärenden.

Till skillnad från Länsstyrelsen anser inte Trafikverket att ny bebyggelse bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägens yttersta räls. Trettio meter betyder att räddningsinsatser får utrymme och det medger en komplettering av riskreducerande åtgärder. Avståndet betyder också en viss bullerreduktion och innebär att järnvägsanläggningen till viss del kan utvecklas. Inom 30 meter från spårmitt kan det finnas verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligt upphåller sig.

Under 2013 har lagändringar gjorts i Lagen om byggande av järnväg (1995:1649) (även kallad "banlagen") för att effektivisera den fysiska planeringsprocessen med kortare ledtider, förbättrad samordning och samverkan med planeringen enligt PBL. Trafikverket betonar därför att staden har detta i åtanke och ser de möjligheter till förenklingar och samordningsvinster som nu finns i och med lagändringarna av PBL och banlagen. En fortsatt kontakt mellan staden och Trafikverket anser de är lämpligt för att fortsatt diskutera möjligheten till samordning av planeringsprocesserna för att på så sätt effektivisera den fysiska planeringsprocessen.

#### **Trafikförvaltningen, Stockholms läns landsting**

Trafikförvaltningen stödjer och önskar en utbyggnad av Mälarbanan för att få en bättre kollektivtrafik. De tycker det är angeläget att passager över spåret för gående och cyklister tillgodoses i största möjliga utsträckning, ur säkerhets-synpunkt och för att minska störningskänsligheten. Trafikförvaltningen instämmer med programmet att förutsättningarna för en framtida station vid Solvalla inte ska omöjliggöras i samband med spårutbyggnaden.

I programmets nulägesbeskrivning bör kollektivtrafikens problem vid Spånga station, med bristande utrymme i terminalen och framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken belysas. En eventuell breddning av spårområdet i Spånga station kan påverka bussterminalområdets utrymme. De ser det därför önskvärt att en diskussion förs kring hur den framtida terminalen är tänkt att klara busstrafiken och dess resenärer. Trafikförvaltningen har i tidigare sammanhang ställt sig skeptiska till en uppgång i ett nordligare läge, de ifrågasätter vilken nytta som skulle uppnås utifrån det resenärsunderlag som finns. De föreslår istället att en förskjutning av perrongen söderut med en uppgång mot vägbron utreds. En sådan lösning skulle snabba upp vissa busslinjer och det skulle även kunna minska trängslen i terminalområdet. Trafikförvaltningen deltar gärna i vidare diskussioner.

#### **Storstockholms Brandförsvär (SSBF)**

Storstockholms Brandförsvär anser att det är olyckligt att staden har valt att all hantering av olycksrisker skjuts fram till kommande detaljplaner. Därför att det finns fördelar med att utreda olycksfrågan så tidigt som möjligt i den fysiska planeringen. SSBF menar att hanteringen att skjuta frågan fram i tiden beror på att det påverkar var kostnaderna för utredningen hamnar, där anser de att stadsbyggnadskontoret bör hitta en kostnadsfördelningsmodell som medgör att utreda olycksrisker tidigare. SSBF påpekar att de tidigare lämnat underlag för behovsbedömning för programmet och där ett antal förutsättningar för riskhanteringen anges.

Under avsnittet "Risk och säkerhet" anser SSBF att risker förknippade med farligt god ska nämnas, eftersom dessa risker blir dimensionerande för eventuella skyddsåtgärder mot bebyggelse som ligger utanför det avstånd där urspårning kan förväntas få en påverkan. När stängsel eller dylikt utformas påpekar SSBF att möjligheterna till att genomföra en räddningsinsats måste beaktas. I den fortsatta planeringen och projekteringen måste framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till vatten för brandsläckning vid händelse av en räddningsinsats beaktas.



### Järfälla kommun

Järfälla kommun har ingen erinran avseende järnvägens planerade breddning och hur det påverkar berörda stadsdelar inom Stockholms stad. Kommunen ser positivt på att staden påbörjat detaljplaneläggning för Mäljarbanans utbyggnad och utgår ifrån att processen drivs så att Trafikverkets tidplan för utbyggnad med start 2017 hålls. Kommunen påpekar att det är angeläget för regionen och för Järfälla kommuns fortsatta tillväxt att pendeltågstrafiken kan utökas snarast möjligast.

Järfälla kommun belyser att en förlängning av tunnelbanan från Akalla till Barkarby än så länge i den s k Stockholmsförhandlingen har setts som mer angelägen än en förlängning från Hjulsta till Barkarby. Järfälla kommun är dock måna om att en förlängning från Hjulsta till Barkarby kvarstår. En sådan förlängning eller förstärkning av något slag av tunnelbanan på denna sträcka skulle stärka ett eventuellt genomförande av stadens projekt Stockholmsporten. En utbyggnad av Mäljarbanan söder om Barkarby station bör p g a ovan nämnda om möjligt utformas så att de nya järnvägsspåren inte hamnar i samma läge som tunnelbanan, i arbetstunnlarna efter Hjulsta station och i deras förlängning. För att vid en eventuell utbyggnad av tunnelbanan undvika konflikt med trafikeringen av Mäljarbanan.

Kommunen påpekar att gång- och cykelvägnätet mellan Barkarby och Spånga skulle kunna knytas samman bättre i Tensta/Lunda. De anser att det vore önskvärt om planen tydligare visar hur cykelstråket mellan Barkarby och Spånga i sin helhet kommer att utformas. Cykelstråket är av stor betydelse för arbetspendlingen. Det vore bra om stråket i samband med utbyggnaden av järnvägen fick en genare dragning med hög teknisk standard, i enlighet med den regionala cykelplanen.

Fortsatta diskussioner gällande en station vid Solvalla vill Järfälla kommun medverka i. Kommunen anser att en ökad tillgänglighet för resor på tvären då behöver vägas mot längre restid för arbetspendling från regionens yttre delar till den centrala kärnan.

### Sundbybergs stad

Sundbybergs stad poängterar att Stockholms översiktsplan pekat ut Spånga som en tyngdpunkt. Ett centrum för ett större omland dit bebyggelse och service ska koncentreras. Sundbybergs stad anser att det därför skulle vara olyckligt om en järnväg förlagd i ytläge hämmar en sådan utveckling. De förordar att alla planskilda korsningar sker över järnvägen. Uträtning av kurvor som medför ökad framkomlighet och möjliggörandet av en framtida station vid Solvalla tycker Sundbybergs stad är positivt.

Sundbybergs stad utgår ifrån att Stockholms stad kommer ha en nära dialog med dem angående omläggningar av Bällstaån, dagvattenfrågor och provisoriska omläggningar av gång- och cykelvägar som påverkar Sundbyberg stad.

## Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

### Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden har beslutat att lämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen (SU Mp). Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning är positiva till utbyggnaden av Mälarbanan och anser att en mindre störningskänslig järnvägsförbindelse till centrala Stockholm gynnar stadsdelens invånare. Det viktigaste för invånarna är att det är bra bulleråtgärder, samt säkra och smidiga planskilda korsningar i stadsdelen. Den senare för att minska järnvägens barriäreffekt. Stadsdelsförvaltningen påpekar att bra förbindelser över järnvägen har stöd i Stockholms stads översiktsplan "Promenadstaden", där det finns en målsättning att "koppla samman stadens delar".

Stadsdelsförvaltningen tycker det är viktigt att studera hur barnens tillgänglighet påverkas när övergången vid Fristadsvägen flyttas. Utformningen av bullerskärmar är av stor vikt då järnvägen går i markplan. Stadsdelsförvaltningen betonar betydelsen av att minimera störningar under byggtiden, bland annat genom att säkra tillfälliga passager över järnvägen.

### Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag (SU V). Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att tillstyrka stadsbyggnadsnämndens förslag till Program för Mälarbanan. Miljöförvaltningen ställer sig positiva till programförslaget och påpekar att en utbyggnad av Mälarbanan är en viktig del i stadens arbete med att bli fossilbränslefri år 2050.

Förvaltningen påpekar att landskapsbilden kommer att påverkas av en utbyggnad och leda till en ökad barriäreffekt. De anser att planskilda korsningar krävs för att tillskapa säkra passager över spåren för fotgängare och cyklister. Programmet tar upp att mer resurser ska läggas på utformning och detaljer av bullerskärmar och de föreslår att gröna skärmar studeras vidare. Förvaltningen refererar till EU-projektet HOSANNA: Novel Solutions for quieter and greener Cities.

Programförslaget framhåller att planeringen, förutom befintlig bebyggelse, även ska beakta övriga pågående planeringsprojekt vid spårets närhet, vilket förvaltningen ställer sig positiv till. Det är viktigt att det utreds vilka förstärkningsåtgärder som är nödvändiga och var de ska placeras för att ge så god effekt som möjligt. Eftersom vibrationsåtgärder är kostsamma och vanligtvis svåra att åtgärda i efterhand menar förvaltningen.

Förvaltningen påpekar att Bällstaån är en vattenförkomst och omfattas av EU:s ramdirektiv för vatten. För att uppfylla miljökvalitetsnormerna krävs stora förbättringar. Det framgår inte om möjligheterna att uppnå kraven i direktiven påverkas, anser förvaltningen. Vid Solvallaområdet står grundvattnet högt och därför anser förvaltningen att framtida klimatförändringar måste beaktas i planeringen. Förvaltningen anser även att översvämningar och eventuella skyddsåtgärder behöver utredas vidare.

De träd som i samband med utbyggnad av Mälarbanan tas bort vid vattenparken bör ersättas med liknande träd, för att karaktären och de sociala

värdena i vattenparken ska bevaras. Förvaltningen betonar vikten av att i tidigt skede planera ombyggnaden och åtgärder. De anser att det är positivt att redan i programskedet belysa dessa frågor.

#### Exploateringsnämnden samt Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden (Su MP) respektive Exploateringsnämnden (Res. MP) beslutar enligt kontorens gemensamma förslag.

Exploateringskontoret och Trafikkontoret är positiva till utbyggnaden av Mälarbanan. Utbyggnaden kommer att säkerställa en mer tillförlitlig kollektivtrafik lokalt i området samtidigt som den ger positiva effekter för hela regionen. Det kommer att påverka områden och verksamheter närmast spåren i olika grad. Staden påverkas av utbyggnaden dels som markägare och dels som ägare av trafikanläggningar. Den påverkan utbyggnaden har på stadens mark och anläggningar bedöms kunna lösas på ett godtagbart sätt om ersättningarna planeras på ett tidigt stadium och utgår ifrån de funktioner som anläggningarna har idag. Man poängterar vikten av att samordning sker med övriga exploateringsprojekt som pågår i området. I både Bromstens industriområde och Sundbybergskopplet kommer markanvändningen att påverkas.

Plankorsningarna, vid Fristadsvägen och Sulkyvägen, som ska rivas måste ersättas av en planskild korsning. Det är viktigt att ordna detta på ett fullgott sätt, i ett attraktivt läge. Gång- och cykelvägar längs med spåren kommer att påverkas tillfälligt under utbyggnaden och vissa kommer permanent att behöva ändra sin sträckning för att anpassas till den nya spårkorridoren. Det är viktigt att tillfälliga lösningar i ett tidigt stadium ordnas för att minimera störningar under byggtiden. De permanenta lösningarna på gång- och cykelvägar måste uppfylla stadens krav enligt gällande Cykelplan och planeras för full tillgänglighet för funktionshindrade.

Exploateringskontoret och Trafikkontoret noterar att utvecklingen vid Spånga station måste lösas så att bussterminalen även i framtiden får tillräckligt med utrymme. Kontoren är mycket positiva till möjligheten att ordna en planskild plattformanslutning, med gång- och cykelbro över spåren, i plattformens norra läge. Man poängterar att kommande planarbete bör innehålla barnkonsekvensanalyser för bland annat barnens trafiksäkerhetssituation.

De anser att det fortsatta arbetet måste beakta kommande driftkostnader i samband med projektet. Exploaterings- samt Trafikkontoret förutsätter att val av material och utformning som gör att kostnaden för drift och underhåll hålls nere. Exploaterings- samt Trafikkontoret anser att järnvägen bör utformas med stor hänsyn till omgivande stads- och landskapsrum samt att befintlig vegetation i största möjliga mån värnas. I de fall som vegetation försvinner bör den ersättas.

#### Fastighetskontoret

Fastighetskontoret konstaterar att programmet identifierat vilken påverkan en utbyggnad av Mälarbanan medför. Påverkan kommer vara visuell och innebära en ökad ljudnivå, eftersom det blir fler tåg och högre hastighet. Riktvärdena för buller kommer inte klaras och därför kommer det krävas bullerskärmar längs stora delar av sträckan. Fastighetskontoret tycker det är positivt till skillnad från idag att programmet redovisar planfria korsningar för gång- och

cykelvägar i attraktiva lägen och vid stationer. Fler spår innebär annars en ökad olycksrisk när personer genar över spåren.

Under byggskedet, som beräknas till ca 3-5 år kommer provisoriska lösningar behöva genomföras och byggnader behöva rivas. Fastighetsnämnden har ännu inte undersökt om någon av deras byggnader omfattas av detta. Fastighetskontoret konstaterar att utbyggnaden av Mälarbanan på den aktuella sträckan är ett omfattande projekt. Att Trafikverket och staden p g a att staden växer kraftigt och resandet ökar därför har funnit det nödvändigt att bygga ut Mälarbanan med två spår.

#### **Stockholms stadsmuseum**

Stockholms stadsmuseum noterar att det finns stora brister vad gäller kunskapsläget av de kulturhistoriska värdena inom planområdet med näromgivningar. Med tanke på projektets omfattning förutsätter Stadsmuseet att en MKB kommer att göras och att det då är viktigt att kulturhistoriska aspekter tas med. En breddning av spårområdet kan, befarar Stadsmuseet, få negativa konsekvenser för områden och bebyggelse. De påpekar att det finns värdefulla miljöer och objekt inom planområdet. Det finns ett antal fornlämningar som kan beröras av spårdragningen. Dessa är skyddade enligt lag och om de kommer att beröras av byggnationen ska tillstånd inhämtas från länsstyrelsen.

Stadsmuseet pekar ut ett antal byggnader och graffitimålningar ut med sträckan Sundbyberg, Solvalla och Spånga. Åtminstone en målning har bedömts som en av de mest betydande i Sverige och fråga om byggnadsminnesförklaring är väckt hos länsstyrelsen i Stockholm.

Spångaåns lopp är idag kulverterad längs långa sträckor, men ligger i Tensta i dagen och kan följas. Det är, enligt Stadsmuseet, viktigt att Spångaåns lopp tillsammans med fornlämningslandskapet fortsättningsvis hålls öppen så att det går att uppleva och förstå dess forna betydelse. Särskilt kulturhistoriskt värdefulla byggnader, byggnadsverk eller konstverk bör förses med rivningsförbud och skyddsbestämmelser i detaljplanen.

#### **Rådet till skydd för Stockholms skönhet**

Rådet ställer sig positiva till utbyggnaden av Mälarbanan. Man vill dock betona vikten av att Stockholm stad utnyttjar det tillfälle som ges och att, i överensstämmelse med Översiktsplanens intentioner, minska järnvägens barriäreffekter. Vidare vill Rådet att ambitionen vid Solvalla höjs och att man, trots begränsade möjligheter till finansiering, försöker hitta en lösning för en station.

#### **Stockholm Business region development AB**

Bolaget anser att ärendet inte ligger inom ramen för deras verksamhetsområde och avstår därför från att svara på remissen.



## Övriga remissinstanser

### Stockholm Vatten AB

Vid utformning av Mäljarbanan, 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 Mäljarbanan, detaljplaner och Bällstaåns funktion måste innebära en minskad risk för översvämningar och en förbättring av vattenkvaliteten. Stockholm Vatten måste i ett tidigt skede kontaktas och vara med vid planeringen av VA-systemet inom de detaljplaner, områden, som berörs av program för Mäljarbanan. Stockholm Vatten måste kontaktas även vid den fortsatta planeringen av planområdena och genomförandet/byggandet av Mäljarbanan.

### Fortum Distribution AB

Åtgärder i befintliga anläggningar som ägs av Fortum Distribution AB utförs efter beställning till dem samt bekostas av byggherren. Det finns befintliga elledningar som kommer att beröras och flyttas om utbyggnaden av Mäljarbanan realiserar, konstaterar Fortum Distribution AB. Om flyttade ledningar ska förläggas inom kvartersmark kan det även behövas u-områden. Fortum Distribution AB utgår ifrån att det blir en direktkontakt mellan deras elnätplanerare och SBK/byggherre tidigt i processen så att de ledningar som behöver flyttas och eventuella behov av u-områden säkerställs. I övrigt har de ingen erinran gällande distributionsanläggningar för el.

### AB Fortum Värme

AB Fortum Värme har ingen erinran varken gällande tunnlar eller gas. Gällande värme har man haft en genomgång vad gäller Fortum Värmes ledning som korsar Mäljarbanan. Man meddelar även hur deras kontaktpersoner gällande de specifika områdena kan nås.

### TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova vill framföra att de inom programområdet utmed sträckan har flera viktiga telestråk som korsar järnvägen. Dessa är:

1. Telestråk som korsar järnvägen strax öster om Solvalla vid Bällsta
2. Ledningsstråk på vardera sidan om Bromstensvägen korsar järnvägen
3. Från Carl Barksväg kommer tre ledningsstråk som korsar järnvägen
4. Ett större ledningsstråk korsar järnvägen vid Spångaviadukten
5. Vid Spånga station finns tele inom spårområdet
6. Från Solhemsbackarna kommer ett större telestråk som korsar järnvägen

Skanova påpekar att om de tvingas vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att utbyggnaden av järnvägen ska möjliggöras förutsätter de att den som initierar åtgärden även bekostar den. De utgår ifrån att nödvändiga åtgärder till följd av förslaget kommer att framgå av handlingarna.

### Hyresgästföreningen Bromma-Ekerö

Hyresgästföreningen yrkar på en bättre och tydligare karta, med högre detaljeringsgrad för att kunna bedöma hur kringliggande befintliga byggnader påverkas.

## **Sakägare enligt fastighetsförteckning**

### **Sakägare 1**

Är mycket orolig för buller och undrar om det finns möjlighet att sätta upp bullerskärmar redan innan Mälarbanan byggs ut. Om industribyggnaden vid Spånga station rivs försvinner även ett visst bullerskydd.

### **Sakägare 2**

Erhöll inbjudan till samrådsmöte samma dag som mötet ägde rum. Den information som fanns tillgänglig vid mötet, anser fastighetsägaren, kändes medvetet diffus. Inte heller de informatörer som fanns tillgängliga kunde, enligt fastighetsägaren, ge några svar på hur Kärnbos fastighet kan komma att påverkas. Fastighetsägaren protesterar mot en utbyggnad av järnvägen.

### **Sakägare 3**

Påpekar att de riktvärden för trafikbuller som gäller måste hållas. Den nuvarande nivån är, enligt uppmätning, redan för hög och den riskerar att öka. Fastighetsägaren vill att bullerdämpande åtgärder utförs för att sänka nivån till 70 dB(A).

### **Sakägare 4**

Fastighetsägaren kräver att ett nytt samrådsmöte hålls då han erhöll inbjudan samma dag som mötet hölls. Information saknades i det utskickade materialet och fastighetsägaren vill gärna träffa Stockholm Stad för att komma fram till den bästa lösningen.

### **Sakägare 5**

Sakägarens fastigheten angränsar till Mälarbanan. Utifrån programförslaget påpekar de att det inte går att se hur planen kommer påverka deras fastighet. Därför önskar de få mer information för att därefter kunna lämna synpunkter.

### **Sakägare 6**

Fastighetsägaren vill att en miljökonsekvensbeskrivning upprättas och att påverkan angående vibration, spridning av metallnedfall, buller och risk utreds. De påpekar att buller påverkar hälsan negativt på olika sätt.

### **Sakägare 7**

Anser att det, för att minimera påverkan på boendemiljön, kommer att krävas effektivare bullerskärmar och att förslag på åtgärder bör presenteras. För att förkorta byggskedet för det arbete som ska ske vid Spånga station vill fastighetsägaren att så mycket som möjlig tillverkas på annan plats.

I sitt yrke har sakägaren med resenärer. Hon uttrycker att de som främst reser vid rusningstid efterfrågar utökade parkeringsmöjligheter. De som reser vid dagtid, menar fastighetsägaren, är i större grad intresserade av att slippa gå i trappor, gå i långa tunnlar och gångar, eller åka i illaluktande hissar.

Lyfter fram Jakobsbergs nya busstation som ett gott exempel för hur Spånga station kan utformas. Genom att överdäcka spårområdet mellan stationen och Spångaviadukten, samt delar av nuvarande busstation kan kopplingen mellan bussar och pendeltåg stärkas.

Fastighetsägaren menar att de resenärer som hon talat med uttryckt önskemål om utökad service i närhet till stationen och att personalen efterfrågat ett pausrum samt en städ- och förvaringslokal.

#### Sakägare 8

Fastighetsägaren uttrycker ett missnöje mot hur samrådsmötet kallats till och skötts. Inbjudan erhöles samma dag som mötet hölls och fastighetsägaren menar att Trafikverkets representant var dålig och ointresserad. Angående programmet anser fastighetsägaren att spårkorridoren måste korrigeras. Det är för kort avstånd till fastigheten och bullernivåerna tros bli för höga. En representant från Trafikverket som kan informera om konsekvenser för fastighetsägarnas del efterlyses, samt information om fastigheten riskerar inlösen.

#### Koplex i Storstockholm AB

Fastighetsägarens verksamhet är beroende av en störningsfri situation med avseende på vibrationer. De befärar att verksamheten och fastighetens värde kan bli lidande, vilket de inte accepterar.

Koplex i Storstockholm AB uttrycker även ett missnöje kring hur samrådet genomfördes i och med att inbjudan erhöles samma dag som mötet ägde rum. Vidare efterlyses vibrationsmätningar, samt en plan för vidtagande av åtgärder. Slutligen väntar sig fastighetsägaren en plan samt en försäkran om att fjärde spårets utbyggnad samt drift inte kommer att leda till några negativa konsekvenser varken för verksamheten eller fastigheten.

#### Sakägare 9

Fastighetsägaren uttrycker ett missnöje mot hur samrådet kallats till. Han erhöles inbjudan samma kväll som mötet hölls, och yrkar på att ett nytt möte hålls.

#### Sakägare 10

Fastighetsägaren frågar hur pass låsta planerna är, när beslut kan komma att fattas och hur man kan gå till väga för att påverka att förslaget inte genomförs. Efterlyser information angående omfattning, byggtid och byggstart.

#### Sakägare 11

Fastighetsägarna uttrycker en oro för förhöjt buller, vibrationer och ökade partikelhalter. De vill att ett miljötänk tas med redan från början och att mätningar görs på de berörda fastigheter. De motsätter sig inte en utbyggnad av järnvägen men poängterar att den ökade trafiken riskerar att förvärra situationen för dem. Delvis hänvisas till parallella projekt i området.

Föreslår att busstorget och gångbron vid Spånga station glasas in. Genom att behandla byggnader på andra sidan järnvägen med ljuddämpande fasadmateriel, höja upp de tomter som sluttar ner mot järnvägen och skapa transparenta bullerplank skulle de negativa effekterna kunna minskas, skriver de boende. De är slutligen kritiska till att inbjudan till samrådsmötet erhöles samma dag som mötet ägde rum.

#### AB Sagax

AB Sagax äger tre fastigheter som angränsar till Mälarbanan. Fastighetsägaren är mån om att spårområdets breddning sker mot Tensta koloniområde då

mark-, uppställnings- och körytor är väldigt viktiga för fastigheterna och dess hyresgäster.

### **Stockholms Travsällskap (STS)**

Stockholms Travsällskap tycker det är mycket positivt att järnvägsutbyggnaden inte omöjliggör en framtida pendeltågsstation vid Solvalla. En bytespunkt i detta läge, i och med tvärsårsutbyggnaden mot Kista, skulle vara positiv för det regionala trafiksystemet. En station skulle enligt staden även innebära en betydligt högre exploateringsgrad för bostäder i Solvallas västra del samt möjliggöra exploatering av bostäder på intilliggande fastigheter. Även en planskild korsning som ersättning för plankorsningen vid Sulkylvägen ställer sig STS positiva till. Det är viktigt att denna planeras så att den stödjer en bytespunkt och att travverksamheten inte påverkas negativt, varken under byggtid eller i permanentskedet. Stockholms Travsällskap ser den tidsmässiga samordningen som måste omhändertas i planering och genomförande som ett problem.

För STS är det viktigt att utbyggnaden av Mälarbanan inte inkräktar på deras fastigheter och att inga intrång görs under byggtiden som stör deras verksamhet. Därför påpekar STS att de tillsammans med Trafikverket bör utreda detta i detalj.

Stockholms Travsällskap anser att framtida bullerstörningar och eventuella luftstötter och markvibrationer bör utredas. Liksom ovan önskar STS att Trafikverket utreder detta noggrant och samarbetar med STS. Här avses även bullerstörningar under byggtiden.

### **KF Fastigheter Projektledning AB**

Fastighetsägaren avser att framföra sina synpunkter på Mälarbanan vid möten med representanter för Stadsbyggnadskontoret och Trafikverket.

### **Vasakronan**

Vasakronan, som äger fastigheten Bromsten 9:1, har idag inga särskilda synpunkter. De understryker dock vikten av samordning och dialog mellan arbetet med Mälarbanan och de övriga pågående programarbetena i området. Vasakronan menar att en bytespunkt vid Solvallaområdet, som kan inrymma upp till 3000 bostäder, är en möjlighet att stärka kollektivtrafiken i nordvästsektorn.

### **Övriga, ej sakägare**

#### **Övrig 1**

Undrar om det i dagsläget går att specificera vilka byggnader som kommer att rivas längs med järnvägen.

#### **Övrig 2**

Anser att alla träd och övrig vegetation bör bevaras, för livsglädjen, trivseln och för syrets skull. De anger att det är förskräckligt att bland annat träd i Hjulsta vattenpark kommer att tas bort.

#### **Övrig 3**

Anser att träd och övrig grönska ska bevaras och efterlyser en annan lösning.





#### Övrig 4

Emotsätter sig utbyggnaden av järnvägen då bullernivåerna riskerar att öka. Han poängterar att det finns avloppsbrunnar i korridorsområdet som kan komma att påverkas. Till sist uttrycks en oro för hur det lokala biltrafiknätet kommer att påverkas.

#### Lunda Företagsgrupp

Lunda Företagsgrupp ställer sig positiva till utbyggnaden, men ser helst att breddningen av spårområdet i största möjliga utsträckning görs åt Hjulstasidan. För att stimulera ett ökat kollektivt resande bland de som arbetar i området föreslås att Spånga station förlängs i riktning mot Lunda och att en ny ingång anläggs. Slutligen nämner Företagsgruppen ett par förslag på åtgärder och önskemål kring bilvägnätet, vilka inte ingår inom ramen för Mälarbanan.

Fredrik Legeby  
planchef

Johan Filipsson  
planarkitekt