

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

Järnvägsplanens granskningshandling är daterad 2020-03-30. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 14-17§ Förordning om byggande av järnväg. Kungörandet har skett 2020-05-04 i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet, 2020-05-05 i Mitt i Bromma, Mitt i Spånga, Mitt i Solna och Mitt i Sundbyberg samt 2020-05-06 i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningen pågick från 4 maj 2020 – 5 juni 2020. Granskningstiden uppgick till 33 dagar.

Med anledning av granskningen har 43 stycken yttranden inkommit, vilka numrerats 1 – 43.

I de fall då yttrandet avser viss fastighet anges den längdsektion på plankartan vid vilken fastigheten är belägen.

I granskningsutlåtandet har inkomna yttranden sammanfattats, fullständiga versioner av yttranden återfinns i diariet.

Yttrande nr 1

Stockholm Exergi
115 77 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

1.1 Fjärrvärme/Fjärrkyla: Ingen erinran.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan:

1.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 2

Folkhälsomyndigheten
171 82 Solna

I yttrandet framförs följande:

2.1 Folkhälsomyndigheten har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter angående rubricerade remiss/samråd. Folkhälsomyndigheten är en nationell myndighet och utgör inte en instans för remisser/samråd gällande regionala och lokala planfrågor. Myndigheten lämnar därför remissen/samrådet utan åtgärd.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan:

2.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 3

Statens fastighetsverk
Box 2263
103 16 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

3.1 Statens fastighetsverk (SFV) har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerad granskning men avstår från detta då SFV:s fastigheter inte kan anses väsentligt berörda.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan:

3.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 4

Svenska Kraftnät AB
BOX 1200
172 24 SUNDBYBERG

I yttrandet framförs följande:

4.1 Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting ytterligare att framföra än tidigare lämnat remissvar.

För övergripande information rörande Svenska kraftnäts framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisar vi till Systemutvecklingsplan 2020-2029. Dokumentet finns publicerat på vår webbplats, www.svk.se.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan:

4.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 5

DHR Sundbybergsavdelningen
BOX 2052
174 02 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

5.1 DHR Sundbybergsavdelningen har fått möjlighet att lämna synpunkter. Det som är viktigt att tänka på är den fysiska tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar under tiden bygget pågår, det är under en sådan lång tid. Människor som bor och arbetar i området måste kunna ta sig fram säkert under denna långa tid. Man måste kunna ta sig över järnvägen när gångtunnlar stängs och stationsenheter stängs och ersätts med tillfälliga övergångar över järnvägen under byggtiden och den tillfälliga stationsentrén i Sundbyberg på tillfällig gångbro måste också fungera för personer med funktionsnedsättningar. Det är också viktigt att tänka på att färdtjänst och personer som har rörelsenedsättning och kör bil till tågstationerna kan ta sig dit och stanna för att kunna ta tåget under den här tiden också.

5.2 Det är mycket viktigt att information går ut till medborgarna, både i skrift och tal, på webbsidor, som kommunsidor och andra kanaler som funktionshinderorganisationerna. Hur man tar sig fram under byggtiden. Många människor har kognitiva svårigheter. Samt att det görs regelbundet.

5.3 Bra att det finns en organisation för att hjälpa personer med nedsatt rörelseförmåga att utrymma från utrymmesplatser.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan:

5.1 De tillfälliga passagerarna kommer ha minst samma fysiska tillgänglighetsnivå som dagens befintliga. Trafikverkets målsättning och ambition är att alla passager ska vara tillgängliga för alla oavsett funktionshinder. Vid enstaka tillfällen och under kortare perioder kommer vissa passager att behöva stängas helt innan de nya tillfälliga passagerarna är på plats. Gällande tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser ligger ansvaret på markägaren, i det här fallet kommunen.

5.2 Trafikverket uppdaterar alltid sin webb med den senaste informationen, det är den huvudsakliga kommunikationskanalen. Trafikverket använder tjänsten Talande webb för uppläsning av innehållet på webbplatsen. Talande Webb är ett hjälpmedel som gör att webben talar. Talande Webb läser upp webbsidor och pdf-filer, markerar den text som läses upp, sparar uppläst tal som mp3, förstorar texten och ger dig möjlighet att skärma av för att hålla fokus på det du läser. Talande Webb fungerar på smarta mobiltelefoner, surfplattor, Mac och PC utan att du behöver ladda ned programmet till din egen dator. Talande Webb är gratis för dig som användare. Trafikverket tillhandahåller även information på teckenspråk på vår webb, liksom lättlästa material.

5.3 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 6

Strålsäkerhetsmyndigheten
171 16 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

6.1 SSM önskar att lämna en synpunkt på samrådsredogörelsen gällande Trafikverkets kommentar på SSM:s yttrande: "Trafikverkets policy följer en försiktighetsprincip som formulerats av Arbetsmiljöverket/ Arbetarskyddsstyrelsen/ Boverket/ Elsäkerhetsverket/ Socialstyrelsen/ Statens strålskyddsinstitut som innebär är att årsmedelvärdet av magnetfältet inte bör överstiga 0,4 µT i utrymmen där människor stadigvarande vistas." Denna av ovan nämnda myndigheter formulerade försiktighetsprincip är inte längre aktuell och har ersatts av miljöbalken. Det är alltså primärt miljöbalken och dess försiktighetsprincip som ska beaktas när det görs en bedömning av olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

6.1 Trafikverket har noterat förändringen att det numera primärt är miljöbalken och dess försiktighetsprincip som ska beaktas i bedömningen av alternativ och exploateringsbegränsande åtgärder.

Yttrande nr 7

Bertil Hylén
Framnäsbacken 8
171 66 Solna

I yttrandet framförs följande:

7.1 I yttrandet framförs att den planerade pendeltågstation i Huvudsta är onödig och inte bör byggas då det är slöseri med både statliga och kommunala pengar. Vidare framförs att underlaget till beslutet om en ny station saknar samhällsekonomiska bedömningar. I och med Sundbybergs nya station med uppgång i Solna blir avståndet mellan de två pendeltågsstationerna för kort för att kunna motiveras. Solna är idag synnerligen välförsett med kollektivtrafik såväl regionaltåg, pendeltåg, T-bana, spårväg och buss. En station i Huvudsta kommer att ligga mindre än en km från Solna Centrum med flera olika trafikslag.

7.2 I yttrandet framförs frågan när och hur överklagande av järnvägsplanen kan göras.

7.3 I yttrandet framhålls att en station kommer att kräva mer plats än endast fyra spår. Avståndet till befintlig bebyggelse, främst fastigheterna i kvarteret Albygård, kommer att avsevärt minska. En station kräver bussanslutningar, cykelparkering etc., dessa blir svåra att anordna på bron.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

7.1 I järnvägsutredningen från 2008 gjordes samhällsekonomiska kalkyler som visade på att en station inte var samhällsekonomiskt lönsamt. Även utredningar efter järnvägsutredningen har visat på samma resultat. Det dessa utredningar inte tagit höjd för är att utbyggnaden av Mäljarbanan genom Solna nu delvis planeras i en tunnel, som ett resultat av 2018 års medfinansieringsavtal, vilket har möjliggjort att Solna stad kan planera för exploatering av mer ytor och de bedömer därför att resandeunderlaget för stationen kommer att finnas.

Solna stad arbetar med att skapa förutsättningar och kollektivtrafikunderlag och kommunens bedömning är att det finns ett stort behov av stationen och det skulle innebära en förbättring för många avseende tillgängligheten till kollektivtrafik.

7.2 Trafikverkets beslut att fastställa järnvägsplanen får överklagas till regeringen. Trafikverket gör alltid en kungörelsedelgivning av fastställandebeslutet. Överklagandetiden är tre veckor och börjar löpa två veckor efter det att beslutet om kungörelsedelgivning har tagits.

Den som beslutet angår har rätt att överklaga, vilket regleras i förvaltningslagen. Trafikverkets beslut om fastställelse av en väg- eller järnvägsplan får dessutom överklagas av en sådan ideell förening eller annan juridisk person som avses i 16 kap. 13 § miljöbalken. Det gäller föreningar som har till huvudsakligt ändamål att tillvarata naturskydds- eller miljöskyddsintressen, inte är vinstdrivande, har bedrivit verksamhet i Sverige under minst tre år och har minst 100 medlemmar eller som på annat sätt visar att verksamheten har allmänhetens stöd.

Överklaganden lämnas in till Trafikverket planprövning som gör en rättidsprövning samt yttrar sig om deras syn på den klagandes rätt att klaga. Ärendet överlämnas sedan till regeringen för prövning och handläggs av Infrastrukturdepartementet. Under denna tid kan inte projektet jobba vidare med delar som kräver fastställd plan. Handläggningstiden vid överklagande uppskattas vara mellan ett par månader till över ett år beroende på frågans komplexitet. Infrastrukturdepartementet skickar sedan beslutet till den/de klagande samt Trafikverket.

7.3 Fyra spår med plattform tar mer plats än fyra spår utan plattform. För att möjliggöra utbyggnaden av Mäljarbanan från två spår till fyra behöver befintlig Huvudstogatans bro rivas och ersättas med ny. Detta skulle vara nödvändigt även om inte stationen byggdes. Den nya bron kommer göras bredare än befintlig för att möjliggöra en entré till den planerade Huvudsta station. Solna stad ansvarar vidare för planering av intilliggande funktioner såsom ytor för cykelparkering och anpassning av anslutningar till busstrafik.

Yttrande nr 8

Kommunalförbundet Norrvatten
Skogsbacken 6
172 41 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

8.1 Norrvatten har mottagit handlingar ang. rubricerat järnvägsplan för utbyggnad av Mäljarbanan på remiss.

- Norrvatten berörs av Mäljarbanans utbyggnad vid 2 tillfällen, ett vid Lövströms allé i Sundbyberg och ett vid Ankdammsgatan i Solna.
- Samarbete med Trafikverket pågår vid båda konfliktpunkterna.
- Norrvatten har ledningsrätter 0183-84/3.1 och 0184-90/15.1 för ledningarna vid konfliktpunkterna.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

8.1 Trafikverket noterar yttrandet och ser fram emot fortsatt samarbete.

Yttrande nr 9

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
651 81 Karlstad

I yttrandet framförs följande:

9.1 MSB avstår från att yttra sig i rubricerat ärende.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan:

9.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 10

Bostadsrättsföreningen Ingenjören 3
Solna Ingenjören 3
Framnäsbäcken 28
171 66 Solna

I yttrandet framförs följande:

10.1 Brf Ingenjören 3 framför att föreningen sökt kontakt med Trafikverket och projekt Mäljarbanan under planprocessen i syfte att få till en dialog kring den kommande utbyggnaden. Föreningen ställer sig frågande till att Trafikverket inte sökt kontakt med föreningen vid något tillfälle, utifrån den komplexa bullersituationen som föreligger.

10.2 Brf Ingenjören 3 konstaterar att byggskedet är mycket knapphändigt beskrivet i järnvägsplanen. Det framgår inte vilka etableringsområden som kommer att användas, nivå på störning, ej heller under vilken tid störningarna kan komma att pågå. En siffra om fem år nämns men storleken på störningen framgår inte. Föreningen kan inte acceptera gränsvärden över miljökvalitetsnormen för byggbuller under fem år.

10.3 Brf Ingenjören 3 önskar få tillgång till de undersökningsrapporter som hänvisas till nedan, utdrag från MKB.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

10.4 Brf Ingenjören 3 vill informera om att de arbeten som hittills gjorts inom det befintliga spårområdet, reflekteras med höga ljudnivåer mot fasaderna. Det går att höra ett samtal i spårområdet på balkonger på våning 7 kvällstid.

10.5 Brf Ingenjören 3 framför att de åtgärder som föreningen erbjuds enligt plankarta 9922-00-110_005 med bilaga 9922-01-060_002 gäller för bullersituationen i driftskedet. Erbjudandet om fasadåtgärder på den västra fasaden bör utökas till samtliga boende på våning 2-8 i fastigheterna Ingenjören 3 och 4, med anledning av upplevda osäkerheter i beräkningen av framtida bullernivåer. Föreningen önskar också besked om när i tid åtgärderna planeras.

10.6 Brf Ingenjören 3 anser att det i utställelsehandlingen framgår att fastigheternas konstruktion och grundläggning inte är kända för Trafikverket, felaktigt antal våningsplan är angivna för Ingenjören 4.

10.7 Brf Ingenjören 3 önskar dialog med Trafikverket ang. Trafikverkets åtagande och erbjudande av skyddsåtgärder till föreningen för att innehålla miljö kvalitetsnormerna för buller-, vibrationer och stomljud med de rätta förutsättningarna i byggskedet och driftskedet. Brf Ingenjören 3 önskar få information kring omfattning av kontrollprogram för att säkra att de åtgärder som erbjuds ger önskad effekt på reducering av buller, stomljud och vibrationer till nivåer under miljö kvalitetsnormens riktvärden.

10.8 Brf Ingenjören 3 vill vidare informera om att de balkonger och takterrasser som finns på fastigheternas västra sida och därmed vetter mot järnvägsspåren har ett mycket högt värde för de boende. Dessa kan inte på något sätt likställas i värde med den grillplats, av Trafikverket kallad uteplats på markyta, mellan spåren och fastigheterna.

10.9 Brf Ingenjören 3 framför att det mellan föreningens fastigheter och Mäljarbanan idag går en gång- och cykelväg. GC-vägen ansluter i norr mot Solna Business Park. GC-vägen med passage under Frösundaleden, fyller en mycket viktig funktion, med hänsyn till att minska barriäreffekter av den hårt trafikerade Frösundaleden. GC-vägens dragning under Frösundaleden är mycket viktig för att förhindra t ex spring över vägen till busshållplatsen Solnahallen och för att nå den nya södra in- och utgången till station Sundbyberg. Föreningen kan inte se att Trafikverket löst denna fråga i järnvägsplanen och vill därför att järnvägsplanen kompletteras med en lösning som inte försämrar förutsättningarna för gående och cyklist att ta sig mellan Solna Business Park och Skytteholm.

10.10 Brf Ingenjören 3 påpekar att även passagen mot Huvudstafältet kommer att påverkas under byggskedet. Föreningen önskar att Trafikverket tydliggör hur barriäreffekterna av Frösundaleden och järnvägstunneln minimeras för gång- och cykeltrafik i bygg- och driftskede.

10.11 Brf Ingenjören 3 vill också säga att föreningen är mycket positiv till anläggandet av Huvudstatunneln men att de negativa konsekvenserna i byggskedet måste minimeras och barriäreffekterna i driftskedet hanteras.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan:

10.1 Trafikverket kommer att kontakta Brf Ingenjören 3 när det blir aktuellt att informera om projekt Mäljarbanan. De allmänna träffar som föreningen varit och är inbjudna till samt deltagit vid ger uppdaterad information om läget i projektet.

10.2 Järnvägsplanen syftar till att fastställa anläggningens markanspråk samt järnvägsanläggningens huvudsakliga funktion inklusive skyddsåtgärder för den färdiga anläggningen. Därför är redovisningen i järnvägsplanen i huvudsak fokuserad på driftskedet. Gällande byggbuller kommer krav ställas på byggande entreprenörer avseende bullernivåer och åtgärder som ska vidas för att begränsa bullerstörningar. Bullernivåerna kommer följas upp under byggtiden genom mätning. Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15) är utgångspunkt för alla bullrande byggarbeten för Trafikverkets byggnation av Mäljarbanan. Inför byggstart informeras alla närboende i god tid gällande vilka störningar som kan förekomma. Målsättningen är att utföra bullerdämpande åtgärder på fastigheterna i ett så tidigt skede som möjligt.

10.3 Trafikverket har tidigare översänt ett antal underlag som järnvägsplanen refererar till:

- Underlagsrapport vibrationer och stömljud, 2020, Trafikverket
- PM Buller, vibrationer, stömljud –Tillfälligt spår, 2020, Trafikverket
- Buller från spårbunden trafik, Nordisk beräkningsmodell, 1998, Naturvårdsverket, länk till Naturvårdsverkets dokument: <http://www.naturvardsverket.se/Om-Naturvardsverket/Publikationer/ISBN/4000/91-620-4653-5/>
- Samrådsunderlag, Beskrivning byggverksamhet Huvudsta-Duvbo, 2018, Trafikverket https://www.trafikverket.se/contentassets/90b5d33dd10b4c7a9a12add434076b52/mb_pm_beskrivning_byggverksamhet.pdf
- Beskrivning Byggverksamhet Huvudsta-Duvbo https://www.trafikverket.se/contentassets/d787cf200b054cc8883cb12d8ea90648/pmb_yggverksamhet_huvudsta_duvbo_20202008.pdf (Detta är en ny version av dokumentet)

10.4 Trafikverket noterar yttrandet.

10.5 Trafikverket noterar önskemålet. Dock kommer Trafikverket att utgå från de i handlingarna angivna åtgärderna samt dess omfattning.

Trafikverket kommer att kontakta Brf Ingenjören 3 i god tid innan åtgärder på fastigheterna utförs. Tidplanen för denna typ av arbete är ännu inte satt.

10.6 Trafikverket kommer att kontrollera antalet angivna våningar och om felaktigt korrigera detta i järnvägsplanen.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

10.7 Efter att järnvägsplanens granskningshandling är klar, startar vidare projektering och då utreds i detalj vilka åtgärder som krävs för att nå riktvärdena. Efterföljande skeden; detaljprojektering av bygghandling och utförande av fasadåtgärder följs upp av olika kontrollprogram. Trafikverket ser över de synpunkter föreningen lämnat avseende föreslagna bullerskyddsåtgärder. Arbete pågår just nu inom projektet med planering för genomförande av de bullerskyddsåtgärder som redovisas i järnvägsplanen. Inventering och projektering av bullerskyddsåtgärder är enligt nuvarande tidplan planerade till 2021, genomförande sker efter att planen har vunnit lagakraft.

Trafikverket kommer att kontakta Brf Ingenjören 3 för information om bullerskyddsåtgärder.

10.8 Trafikverket har en generell princip om hur uteplatser bedöms vilket innebär att vid flerbostadshus kan en eller flera gemensamma uteplatser utgöra uteplatsen där riktvärden uppnås och som kan erhålla bullerskydd.

10.9 Planeringen av de permanenta gång- och cykelstråken och passagerna sker i kommunens detaljplanearbete.

10.10 Trafikverket informerar om att byggandet av den permanenta järnvägsanläggningen medför trafikomläggningar under flera perioder som påverkar framkomligheten i området för gång- och cykeltrafikanter samt bilister.

Gång- och cykeltunneln vid Ankdammsgatan ersätts med temporär gång- och cykelpassage under byggskedet. Passagen planeras att hållas öppen under största delen av byggskedet, utifrån dagens kunskapsläge så kommer passagen hållas stängd under ca 1 års tid. Efter Huvudstatunnelns färdigställande kommer passagen att ske över tunneln. Utformningen av den permanenta passagen fastställs i den kommunala planeringen.

Frösundaleden kommer att kunna nyttjas under hela byggskedet. Några år kommer dock en begränsning av körfält behöva göras, detta sker dock inte samtidigt som begränsningar för Huvudstabron. Den separata gång- och cykelbron intill vägbron behöver även byggas om, då sker istället passage för gångtrafikanter och cyklister på vägbron.

På sträckan mellan Huvudsta och Duvbo finns idag totalt elva platser för gång- och cykeltrafikanter att passera Mäljarbanan. Många av dessa passager kommer att förändras efter utbyggnaden. Planeringen av de permanenta gång- och cykelstråken sker i kommunens detaljplanearbete.

10.11 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 11

Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



11.1 Naturvårdsverket avstår yttrande i rubricerat ärende.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

11.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 12

Lantmäteriet
801 82 Gävle

I yttrandet framförs följande:

12.1 FASTIGHETSBLDNING

Lantmäteriet har inte haft åtkomst till de detaljplaner som omfattar samma område som järnvägsplanen och följande synpunkt lämnas därför generellt. I järnvägsplanens genomförande ingår bland annat fastighetsbildning genom lantmäteriförrättning, särskilt marköverföringar och servitutsupplåtelse. Av 3 kap. 2 § första stycket fastighetsbildningslagen framgår att fastighetsbildning inte får ske i strid mot gällande detaljplaner, ett krav som inte påverkas av andra förutsättningar som t.ex. närvaro av en järnvägsplan. Det kan alltså vara så att önskad fastighetsbildning inte går att genomföra ifall åtgärden skulle strida mot en gällande detaljplan. För att undvika att den typen av problem dyker upp när/om järnvägsplanen vinner laga kraft och ska genomföras vill Lantmäteriet därför uppmana Trafikverket att redan nu ta noggrann hänsyn till de befintliga planer som finns i området.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

12.1 Trafikverket noterar yttrandet. De berörda kommunerna har påbörjat sina detaljplaneprocesser för Mäljarbanans utbyggnad och Trafikverket avser inte att bygga eller fastighetsbilda i strid mot gällande detaljplaner.

Yttrande nr 13

Vattenfall Eldistribution AB
169 92 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

13.1

Vattenfall Eldistribution noterar att det i framtiden samrådsredogörelse på sidan 40 står bland annat följande:

Trafikverkets kommentar:

- Trafikverket utreder vilken påverkan utbyggnaden har på era anläggningar.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



- Vi har/kommer att teckna genomförandeavtal med er om hantering av era anläggningar i samband med utbyggnaden av järnvägen.

Vattenfall Eldistribution har inget ytterligare att tillföra i nuläget men ser fram emot ett fortsatt samarbete med Trafikverket i detta ärende.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

13.1 Trafikverket noterar yttrandet och ser fram emot fortsatt samarbete.

Yttrande nr 14

Stockholm Vatten och Avfall AB

106 36 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

14.1 SVOA sammanfattar att enligt miljökonsekvensbeskrivningen kommer det länshållningsvatten som uppstår under byggskedet att renas lokalt på plats genom oljeavskiljning och sedimentation. Föroreningshalten i det renade vattnet kommer därefter kontrolleras för att avgöra om vattnet ska ledas vidare till Stockholm Vatten och Avfalls reningsverk eller om det är tillräckligt rent för att släppas till dagvattensystemet. SVOA framför att detta måste ske i dialog med de som har rådighet över reningsverk, det vill säga Stockholm Vatten och Avfall, och ledningsnät, samt Miljöförvaltningar.

14.2 Denna järnvägsplans negativa påverkan på recipienterna Bällstaån och Mälaren-Ulvsundasjön bedöms vara mycket liten, utifrån ekologisk och kemisk status, samt tillförsel av särskilt förorenande ämnen. Dock bör detta klarläggas genom uppföljning under byggtiden, samt under en tid efter att järnvägssträckan satts i drift.

14.3 Miljökonsekvensbeskrivningen fastslår också att det under driftskedet kommer genomföras grundvatteninfiltration för att kompensera vid en eventuell grundvattenavsänkning. Sammantaget bedöms därför utbyggnaden medföra små negativa konsekvenser vad gäller jord och grundvatten.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

14.1 Trafikverket delar Stockholm Vatten och Avfalls (SVOA:s) uppfattning om vikten av dialog kring utsläppshalter med berörda intressenter. Hanteringen av länshållningsvatten i byggskedet kommer framförallt ske med slam- och oljeavskiljning innan vattnet leds vidare till ledningsnät och reningsverk. Dialog med ansvarig VA-huvudman kommer ske och avtal kommer upprättas. Utifall att vatten kan komma att släppas till recipienterna Bällstaån och Mälaren-Ulvsundasjön, har krav på halter som länshållningsvattnet ska innehålla innan utsläpp till recipienterna tagits fram i samråd med de berörda miljöförvaltningarna i Solna, Sundbyberg och Stockholm. Kraven anges som riktvärden i Projekt Mäljarbanans Kontrollprogram Miljö.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



14.2 Uppföljning av vattenkvalitén efter att järnvägenssträckan har satts i drift kommer att ske under en begränsad period som bestäms i samråd med tillsynsmyndigheterna. För att inte riskera negativ påverkan på Bällstaån och Mälaren-Ulvsundasjön ska allt läns hållningsvatten som uppkommer under byggtiden genomgå rening och innehålla riktvärden enligt Kontrollprogram Miljö innan eventuellt utsläpp till recipienterna.

Trafikverket deltar även i Bällstaågruppen, som är ett samarbete mellan bl.a. länsstyrelsen och kommunerna, och är med och finansierar återkommande provtagning/övervakning av Bällstaåns vattenkvalitet.

14.3 Trafikverket har utvecklat utformningen av tunneln och den kommer utföras så att det inte kommer medföra vattenverksamhet under driftskedet. Denna lösning kommer att redovisas i kompletterande granskningen våren 2021.

Yttrande nr 15

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

Box 670

751 28 Uppsala

I yttrandet framförs följande:

15.1 Jordartsgeologi

SGU har uppgraderat jordartskartan i området med hjälp av Lantmäteriets digitala höjdmmodell som underlag. SGU hänvisar till deras checklista samt till deras hemsida för handledning och tillgång till relevant information i syfte att planera sträckning och anläggningsteknik samt för att begränsa påverkan på grundvatten.

15.2 Bergrundsgeologi

SGU konstaterar i yttrande att berggrunden i aktuellt område består av sedimentgnejsjer samt sklerotogena graniter. För bägge bergartstyperna kan det vara anledning till viss aktsamhet. Sedimentgnejserna kan innehålla sulfidmineral, samt så kan graniterna ha förhöjda nivåer av naturlig bakgrundsstrålning.

15.3 Grundvatten

SGU har ej för avsikt att lämna platsspecifikt yttrande beaktande områdets grundvattenförhållanden. SGU informerar om den checklista myndigheten tagit fram avseende vilken information de anser bör redovisas i MKB gällande påverkan på grundvattenförekomst.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

15.1 -15.3 Trafikverket har mottagit informationen från Sveriges geologiska undersökning (SGU) avseende jordartsgeologi, bergrundsgeologi och

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



grundvattenförhållanden. Informationen kommer att tas omhand i den kommande detaljprojekteringen av anläggningen.

Yttrande nr 16

Hemsö Tegen AB
Solna Tegen 6, km 4+300 - 600
Box 24281
104 51 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

16:1 Hemsö Tegen AB har tidigare lämnat synpunkter avseende järnvägsplanen dels vid möten med Trafikverket, dels genom ett yttrande daterat 2017-03-28.

16:2 Hemsö Tegen AB vill återigen poängtera att verksamheten som bedrivs i fastigheten är extra känslig för störningar och ställer särskilda krav vad gäller tillgänglighet, utrymningsvägar och buller. Fastigheten är dessutom klassad som skyddsobjekt. För Hemsö Tegen AB och verksamheten är det därför av yttersta vikt att samtliga arbeten bedrivs så att fastigheten drabbas av minsta möjliga störningar. Hemsö Tegen AB har föreslagit vilka riktvärden och åtgärder för buller etcetera som bör tillämpas i samband med utbyggnaden och hänvisar till tidigare yttranden.

16:3 Hemsö Tegen AB anser att det tillkommande spåret och tillhörande stödmur riskerar att påverka Polisens östra utrymningsväg. Hemsö Tegen AB påpekar att polisens verksamhet kräver att två tillfartsvägar alltid kan nyttjas och att Trafikverket därför behöver planera sina arbeten så att utfartsvägen inte blockeras under arbetets gång eller att den nya stödmuren när den är anlagd tar utfartsvägen i anspråk. Polisen kan dock acceptera en tillfällig avstängning av en utfartsväg.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

16.1 Trafikverket noterar yttrandet.

16.2 Trafikverket instämmer med Hemsö och Polisen vad gäller vikten av samordning och kommunikation mellan samtliga parter.

Gällande förslag till riktvärden och åtgärder för buller vill Trafikverket förtydliga att i järnvägsplanens handlingar framgår hur Trafikverket avser att arbeta med detta under utbyggnaden av järnvägsanläggningen samt för den färdiga järnvägsanläggningen.

16:3 Trafikverkets målsättning är att arbetet med stödmuren inte ska utgöra ett hinder för Polisens verksamhet.

Yttrande nr 17

Västerås Stad
721 87 Västerås

I yttrandet framförs följande:

17.1 Västerås stad har inget att erinra utan ser mycket positivt på möjligheten till ökad kapacitet på Mäljarbanan.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

17.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 18

Stockholms Brandförsvär
Box 1328
111 83 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

18.1 SSBF är sedan tidigare en naturlig samarbetspart i projektet och olika typer av samråd har hållits. Totalt har 28 möten genomförts och SSBF upplever generellt ett bra gehör för yttrade synpunkter. SSBF ser fortsatt fram emot att vara en naturlig samrådspart i det fortsatta projektet.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

18.1 Trafikverket noterar yttrandet och ser fram emot fortsatt gott samarbete.

Yttrande nr 19

Bostadsrättsföreningen Vargen
Solna Vargen 3 och 14
Bangatan 1A, NB
171 63 Solna

I yttrandet framförs följande:

19:1 Brf Vargen framför att buller under byggskedet är Trafikverkets ansvar. Brf Vargen önskar i god tid innan byggstart ta del av och lämna synpunkter på den rapport/handlingsplan som ska upprättas och som bland annat redovisar förväntade byggbullernivåer samt under vilka tider nivåerna förväntas. Brf Vargen kräver också att de bullerdämpande åtgärder som ska utföras på fastigheten är färdigställda innan byggarbetena påbörjas.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



19:2 Brf Vargen framför att de är tacksamma för att banan stomljudsisoleras samt att byte av fönster, utluftdon etc. kommer ske vid fasaderna mot väster, norr och öster i sina bostäder. Brf Vargen förutsätter att fönsteråtgärderna och övriga bullerdämpande åtgärder dimensioneras så att maximalnivån inomhus inte överskrider 45 dB(A) då tågen kör med den hastighet som banan dimensioneras för, dvs. 160 - 200 km/h med persontåg. Maximalnivån vid fasad blir då 93 dB(A), frifältsvärde.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

19.1: Trafikverket ansvarar för hantering av byggbuller, som uppkommer under byggtiden av Mäljarbanan och krav ställs på byggande entreprenörer avseende bullernivåer och åtgärder som ska vidtas för att begränsa bullerstörningar. Bullernivåerna kommer följas upp under byggtiden genom mätning. Naturvårdsverkets riktlinjer för buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15) är utgångspunkt för alla bullrande byggarbeten för Trafikverkets byggnation av Mäljarbanan. Inför byggstart informeras alla närboende i god tid gällande vilka störningar som kan förekomma. Målsättningen är att utföra bullerdämpande åtgärder på fastigheterna i ett så tidigt skede som möjligt.

19.2: Trafikverket kommer att dimensionera bullerskyddsskärmar och fönsteråtgärder för att klara gällande riktvärden. På denna sträcka är högsta tillåtna hastighet 110-130km/h beroende på tågtyp. Vid bullerberäkningar utgår Trafikverket från tågtyp och hastighet på aktuell bana.

Yttrande nr 20

Bostadsrättsföreningen Timmermannen 2
Solna Timmermannen 2
Ankdammsgatan 25
171 67 Solna

I yttrandet framförs följande:

20.1 Brf Timmermannen 2 framför att befintlig förhöjning vid övergångsställe utanför Ankdammsgatan 25 bör avlägsnas (asfalteras) för att mildra bullret från byggtrafik norrifrån till/från yta för bl.a. T8-T10 (KM 5+200).

20.2 Brf Timmermannen 2 önskar ett klagörande angående hur den tillfälliga GC-passagen över Mäljarbanan KM 5+200 söder om Ankdammsgatan kommer att byggas och upprätthållas. Kommer passagen någon gång vara avskuren, kommer den att flyttas ett antal gånger under byggtiden och kommer den att vara anpassad för cyklar, barnvagnar, barn och äldre?

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



20.1 Trafikverket hänvisar till Solna stads planering och förvaltning av Solna stads gatuaneläggningar.

20.2 Byggandet av järnvägsanläggningen medför trafikomläggningar under flera perioder som påverkar framkomligheten i området för gång- och cykeltrafikanter samt bilister.

Gång- och cykeltunneln vid Ankdammsgatan ersätts med temporär gång- och cykelpassage under byggskedet, den nya passagen kommer endast möjliggöra att cyklar kan ledas. Målsättningen är att passagen ska vara öppen under i stort sett hela byggskedet, utifrån dagens kunskapsläge så kommer passagen hållas stängd under ca 1 års tid. Målsättningen är en bibehållen god tillgänglighet för resenärer och andra som rör sig i området oavsett kön, ålder och funktionsförutsättning. Tillgängligheten kommer dock att påverkas och i perioder begränsas. Åtgärder och tillfälliga lösningar för att minska olägenheterna kan bli aktuella.

Efter att Huvudstatunneln är byggd kommer passagen att ske över tunneln.

Utformningen av den permanenta passagen sker i den kommunala planeringen.

Yttrande nr 21

Stockholms Stad
105 35 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

21.1 Stockholms stad anser att Trafikverkets arbete med järnvägsplanen så långt det är möjligt bör samordnas med stadens pågående detaljplanearbete, och att staden löpande informeras om arbetet med järnvägsplanen. Exempelvis är Trafikverket fastighetsägare till mark utmed järnvägskorridoren, mark vilken kan komma att hamna utanför området för järnvägsplanen. Staden ser gärna att parterna i dialog identifierar och ändra ytorna till lämpligt ändamål i detaljplanen. Vidare framförs det i yttrandet att det är av betydande vikt att frågor i järnvägsplanen vilka berör, eller har följdverkan på den kommande detaljplanen lyfts till staden och hanteras innan planerna antas.

21.2 Stockholms stad planerar bebyggelseutveckling på båda sidor om järnvägen, och anser därför att kopplingarna för gående och cyklister är av särskild vikt för att skapa en sammanhängande och integrerad stadsmiljö. Staden ser även en fortsatt nära dialog som nödvändig för de exploateringsprojekt som påverkas av Mäljarbanans utbyggnad för att säkerställa framdrift.

21.3 Stockholm stad önskar en nära dialog tidigt i processen för att underlätta hanteringen av etableringsytor och byggvägar. Stockholm stad anser att etableringsområden och byggvägar ska minimeras i utbredning och tid. Vid val av platser ska stor akksamhet tas så att påverkan på stadens anläggningar minimeras. Så långt som möjligt bör etablering ske på mark som kommer att ingå i breddningen av spåren.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

I yttrandet framförs en önskan att samordna byggvägar och transport mellan Trafikverket och stadens projekt. För Södra Solvallastaden behöver exempelvis, den i järnvägsplanen föreslagna byggvägen kunna justeras under byggtiden. Staden framför att för de sträckor av Mäljarbanans vilka är belägna i Solna och Sundbyberg bör byggvägar och transporter i första hand hanteras inom respektive kommun.

21.4 Staden framför vikten av att det från Trafikverkets sida sker en samordning med andra större och pågående projekt inom samma område, till exempel utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

21.1 Se kommentar från Trafikverket yttrande nr. 40, punkt 40.1

21.2 Se kommentar från Trafikverket yttrande nr. 40, punkt 40.2

21.3 Se kommentar från Trafikverket yttrande nr. 40, punkt 40.3

21.4 Se kommentar från Trafikverket yttrande nr. 40, punkt 40.4

Yttrande nr 22

Solna Vatten AB
Stadshusgången 2
171 86 Solna

I yttrandet framförs följande:

22.1 Trafikverket måste säkerställa så att all infrastruktur för VA som berörs av järnvägsplanen, så väl korsande som längsgående, bibehåller sin funktion. Även åtkomsten till VA-anläggningen måste säkras.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

22.1 Trafikverket avser att teckna genomförandeavtal för ledningsomläggningar med Solna Vatten. Genomförandeavtalet kommer reglera vem som gör vad och på vilket sätt Solna Vatten deltar i processen så att kraven ovan uppfylls på ett bra sätt.

Yttrande nr 23

Fortifikationsverket
Box 30024
104 25 Stockholm

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

I yttrandet framförs följande:

23.1 Fortifikationsverkets uppdrag är att tillhandahålla och förvalta ändamålsenliga fastigheter, byggnader, anläggningar och markområden till Försvarsmakten, vilket innebär att det är av avgörande betydelse att vidmakthålla befintliga funktioner inom myndighetens fastigheter och att dessa inte inskränks eller påverkas till följd av planerade förändringar.

Efter genomgång av ärendets material kan vi inte se att den aktuella sträckningen av Mäljarbanans utbyggnad påverkar Fortifikationsverket och utifrån det har vi som fastighetsägare inget att erinra i ärendet.

Samråd har skett med Försvarsmakten som har lämnat eget yttrande som verksamhetsutövare direkt till Trafikverket FM2020-12767.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

23.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 24

Försvarsmakten
107 85 STOCKHOLM

I yttrandet framförs följande:

24.1 Försvarsmakten har tagit del av remissen i rubricerat ärende via Fortifikationsverket. Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Vidare vill Försvarsmakten påminna om att myndigheten begär in samtliga ärenden som rör järnvägar (nyetablering, förändring, avveckling) på remiss, i hela landet.

För frågor i ärendet, kontakta handläggaren enligt ovan.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

24.1 Trafikverket noterar yttrandet och kompletterar kommande sändlistor.

Yttrande nr 25

Landahl Advokatbyrå
Box 19143
104 32 Stockholm

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

Anti-Corrosion Fastighets AB
Sundbyberg Lönne 13, km 7+625 -700
Järnvägsgatan 11
172 75 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

25.1 Fastighetsägaren inleder med att notera att i planbeskrivning samt MKB beskriver Trafikverket verksamheten i området som småföretag, vilket är en beskrivning som fastighetsägaren motsätter sig. Anti-Corrosions verksamhet omsätter ca 80 Mkr per år.

25.2 I yttrandet beskriver fastighetsägaren processen och dialogen med Banverket i samband med utbyggnaden av deras fastighet. De framför att man placerat byggnaden enligt krav från Banverket för att möjliggöra utbyggnaden till 4 spår.

25.3 Fastighetsägaren framför att de inte kommer att kunna bedriva sin verksamhet utifrån det förslag som presenteras av Trafikverket samt att nästan alla p-platser försvinner. Dessa ska dock ersättas på annan plats, men det bedöms bli en försämring. Störst påverkan bedömer fastighetsägaren att det kommer att bli på i- och urlastning av avgående samt inkommande gods. Den av Trafikverket presenterade lösningen bedöms inte fungera. En tillbyggnad för hantering av logistiken bedöms av fastighetsägaren behövas.

25.4 På grund av behovet av att förändra logistiken gör fastighetsägaren även bedömningen att den hyresgäst man idag har inte kan vara kvar.

25.5 Fastighetsägaren drar slutsatsen att både fastigheten och verksamheten kommer att skadas.

25.6 Utifrån Trafikverkets redovisade yta för Tillfälligt nyttjande bedömer fastighetsägaren att det kommer att bli stor påverkan och svårt att bedriva verksamheten. Den tillfälliga nyttjanderätten gäller i sex år från byggstart och betyder att det kommer att bli svårt att ta emot leveranser då den obebyggda ytan ger Trafikverket rätt att använda ytan.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

25.1 Trafikverket noterar fastighetsägarens synpunkt. Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning kommer dock inte ändras, då informationen ej påverkar järnvägsplanen.

25.2 Trafikverket noterar synpunkten. Trafikverket har sedan det tidiga utredningsskedet fått vissa justerade förutsättningar. Det fortsatta projekteringsarbetet och produktionsplaneringen har också gett utökad kunskap som bidragit till förändringar för fastigheten.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

25.3 Påverkan på verksamheten regleras inte i järnvägsplanen men Trafikverket för dialog med alla fastighetsägare som blir påverkade under byggnationen av järnvägen och dess anläggning. Trafikverket har idag en dialog med fastighetsägaren och den kommer att fortgå för att utreda påverkan på fastigheten och dess verksamhet.

25.4 Trafikverket utreder påverkan på nuvarande hyresgäst.

25.5 Trafikverket utreder eventuellt skadeförebyggande åtgärder på fastigheten. Trafikverket avser värdera och ersätta det intrång på fastigheten samt eventuell skada på verksamheten som Trafikverket förorsakar.

25.6 Trafikverket har en dialog med fastighetsägaren för att finna en lösning som innebär så lite påverkan som är möjligt på fastigheten och dess verksamhet under byggtiden. Trafikverket avser värdera och ersätta det intrång på fastigheten samt eventuell skada på verksamheten som Trafikverket förorsakar.

Yttrande nr 26

Fabege AB
Solna Fräsaren 9, 10, 11 och 12, km 5+625 -6+100
Solna Sliparen 1
Solna Svetsaren 1
Solna Yrket 3
Sundbyberg Orgeln 7, km 6+400 - 490
BOX 730
169 27 Solna

I yttrandet framförs följande:

26.1 Fabege har en positiv inställning till Trafikverkets arbete med projekt Mäljarbanan. Insatser i infrastrukturen är bra för utvecklingen av regionen. Som framfördes i samrådsyttrandet hade en överdäckning även mellan Frösundaleden och Sundbybergs kommungräns varit önskvärd, för att möjliggöra gångpassage över spårområdet och skapa möjlighet till ett sammanhängande stråk mellan Solna strand och Råsunda. Fabege beklagar att tråglösningen valts, men hoppas att viktiga kopplingar kan skapas genom gångbroar över spårområdet och en stationsbyggnad med möjlighet till passage utan spärravgift.

26.2 Fabege har sedan samrådet haft en kontinuerlig dialog med Trafikverket under framtagandet av granskningshandlingarna. En del väsentliga frågor kvarstår att lösa, som påverkan på fastigheter under byggtiden och vilka lösningar som föreslås för att säkerställa Fabeges hyresgästers inlastningsfunktioner etc. Fabege utgår från att dessa frågor regleras i kommande avtal för berörda fastigheter.



26.3 Fabege efterfrågar TA-planer för genomförande och önskar vara delaktiga i planering och framtagande av dessa. Detta för att kunna lämna aktuell information om hyresgästers verksamhet för att minimera störning och olägenheter under byggtid.

26.4 Fabege ser fram emot det fortsatta arbetet att tillsammans hitta bra lösningar för att minimera konsekvenserna under Mäljarbanans byggskede och att reglera detta genom tecknande av genomförandeavtal för berörda fastigheter.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

26.1: Det är möjligt att skapa passager över järnvägsanläggningen, men passager över järnvägsanläggningen ingår inte i projekt Mäljarbanan och måste tas fram av Solna stad i samråd med Trafikverket. Trafikverket ser positivt på en framtida dialog om passager över järnvägsanläggningen mellan Solna stad och Trafikverkets planeringsavdelning. Utformningen av uppgången från Sundbyberg station mot Solna Business Park kan utformas med entré från en separat gång- och cykelbro utan spärrar. Denna lösning finns inte redovisad i järnvägsplanens handlingar men ryms inom järnvägsplanens ramar.

26.2: Trafikverket kommer under detaljprojekteringen kalla till kontinuerliga möten med Fabege för att gå igenom påverkan på fastigheter och hyresgäster. Därefter kommer parterna att reglera överenskommelserna genom avtal.

26.3: Trafikverket ser positivt på en aktiv dialog med Fabege om information kring hyresgäster för att minimera störningar och olägenhet under byggtiden. Avseende framtagande av TA-planer sker detta av Trafikverkets entreprenörer. Trafikverket kommer inte aktivt ta fram TA-planer tillsammans med enskilda fastighetsägare men tar tacksamt emot information som underlag till våra entreprenörer.

26.4: Trafikverket ser fram emot fortsatt samarbete.

Yttrande nr 27

AMF Fastigheter AB
Sundbyberg 2:78, km 6+290 - 420
Sundbyberg Atleten 5
111 56 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

27.1 Övergripande sammanfattning

Övergripande sammanfattar AMF att vid byggande av en järnväg så ska det ske i ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

27.2 Nedsläckning av servitut till förmån för nyttjanderätt för tillfällig perrong.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

I yttrandet redogör fastighetsägaren för de två servitut till förmån för Sundbyberg 2:78 som möjliggör drift- och underhållsåtgärder. Fastighetsägaren framför att Trafikverket inte har kunnat trygga AMF att de kommer att kunna genomföra nödvändiga drift- och underhållsåtgärder under den tid då servituten påverkas av en tillfällig perrong. AMF framför att tiden för den tillfälliga nyttjanderätten är ovanligt lång och att det ställer särskilda krav på hanteringen av dessa. Fastighetsägaren framför att de inte erhållit underlag från Trafikverket som visar på hur de åtgärder som AMF idag har rätt att utföra i området ska vara möjliga under byggande av tillfällig perrong samt färdig anläggning.

27.3 Servitut avseende infartsväg

Nyttjanderätten för den tillfälliga perrongen påverkar ett infartsservitut till förmån för Sundbyberg 2:78. Servitutet nyttjas bland annat för utrymning från en av byggnaderna. Fastighetsägaren framför att Trafikverket inte har presenterat något förslag på hur detta ska hanteras under byggnationen.

27.4 Fastighetsgräns

I samrådshandlingarna angav plankartan att Trafikverkets anläggning delvis skulle förläggas på AMF:s fastighet Sundbyberg 2:78. AMF förutsätter att det var ett misstag.

27.5 Bristfälligt underlag avseende påverkan på Sundbyberg 2:78:s grundläggning

AMF konstaterar att i järnvägsplanen saknas information om befintliga fastigheters fasader och grundläggning. AMF konstaterar att bergschakt troligtvis kommer nära befintlig grundläggning på berg samt att fastigheten troligtvis kommer att påverkas i omfattande grad. Trafikverket behöver undersöka och förtydliga behovet av eventuella tillkommande rättigheter och/eller behov av åtkomst för underhåll av eventuellt tillkommande konstruktioner.

27.6 Påverkan på hyresintäkter under byggtiden

AMF framför att de inte erhållit underlag från Trafikverket som beskriver hur deras fastigheter påverkas då den permanenta anläggningen byggs. AMF befarar att den långa byggtiden ska ge omfattande störningar som riskerar påverka uthyrningen av lokaler som vetter mot järnvägen samt hinder och men för sittande hyresgäster. AMF anser att dessa faktorer ej finns belysta i granskningshandlingarna.

27.7 Behov av samordning och samnyttjande kring stadsbyggnad

AMF framför att de anser att järnvägsplanen inte verkar samordnad med kommande detaljplan för detaljplaneförslaget för Sundbybergs nya stadskärna och AMF hänvisar till propositionen till lagen om byggande av järnväg och det ansvar som Trafikverket ska ta för samordningen med kommunen i stadsbyggnadsfrågor.

AMF lyfter även fram att det måste vara möjligt att samnyttja avsatt utrymme för skyddszon för att möjliggöra byggnation ovan "stationshuset". För att realisera detaljplaneförslaget måste det sannolikt finnas möjlighet att komma ner med laster/grundläggning inom skyddszonen.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



27.8 Byggmetod för tunneln

AMF framför att det råder differenser avseende byggmetod för tunneln i järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen. AMF framför även att det i MKBn inte går att utläsa om tunneln konstrueras så att vibrationer minimeras, dels för befintliga fastigheter, dels för tillkommande byggnation på AMFs fastighet.

27.9 Sammanfattning

AMF framför att syftet med granskningen är att det ska vara tydligt hur utformning påverkar enskilda och allmänna intressen. AMF framför att underlaget är bristfälligt och att konsekvenserna därmed inte kan överblickas samt att planen inte kan fastställas förrän detta preciserats.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

27.1: Trafikverket noterar synpunkten och framför att det är utifrån dessa förutsättningar som projektet planeras.

27.2: Trafikverket kommer att verka för att möjliggöra för fastighetsägaren att bedriva drift och underhålla sin fastighet under byggtiden. Dialog kommer att pågå under respektive fas i projektet för att hantera de åtgärder som fastighetsägaren önskar utföra.

27.3: Trafikverket kommer att säkerställa att nödutrymning kommer att kunna utföras. Infartsvägen kommer inte kunna nyttjas under hela byggtiden och fastighetsägaren kommer att ersättas för den skada som eventuellt uppstår.

27.4: Det är den redovisning som presenteras i järnvägsplanen som är aktuell.

27.5: Trafikverket har efter genomförd granskning av järnvägsplanen arbetat vidare med den tekniska lösningen för tunneln. Trafikverket har under detta arbete gjort bedömningen att berget på vissa delsträckor kommer att behöva förstärkas med bergstag under byggtiden som efter genomförd byggnation lämnas kvar i berget. Detta berör bland annat Sundbyberg 2:78. Järnvägsplanen har därför justerats för att medge rättighet för dessa och en granskning av järnvägsplanen kommer att genomföras där detta redovisas.

27.6: Trafikverket arbetar aktivt med omgivningspåverkan och omgivningskontroll för att minimera den påverkan byggandet av järnvägsanläggningen kan få på kommunmedborgare, berörda kommuner och näringsliv. Att förebygga skada och skademinimera så mycket som möjligt för tredje man är en övergripande målsättning för program Mäljarbanan.

Dialog kring omgivningspåverkan och åtgärder för att minska denna kommer att ske löpande inför och under byggtiden.

27.7: Arbetet med järnvägsplanen har skett parallellt med kommunens detaljplanearbete och planerna ska ej vara motstridiga. Järnvägsplanen och dess

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

miljökonsekvensbeskrivning utgår från befintligheter samt gällande och antagna detaljplaner och därmed finns inte kommunens framtida planer för stadsutbyggnaden redovisad i järnvägsplanehandlingarna.

Det utrymme som i järnvägsplanen är angivet som skyddszon är utrymme som krävs för att säkerställa tunnelns funktion och säkerhet. Intrång i utrymmet (skyddszone) för anläggande av andra anordningar än tunneln (grundläggning, ledningar etcetera) kan enbart göras efter noga redogörelse för konsekvenser samt säkerställande av tunnelkonstruktionens funktion. Intrång i utrymmet kan enbart ske efter godkännande av Trafikverket.

27.8: Järnvägsplanens granskningshandling (daterad 2020-03-30) och dess tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (daterad 2020-01-15) redogör för samma tunnelkonstruktion. I Trafikverkets detaljprojektering av anläggningen kan förändringar av byggmetoden ske, under förutsättning att bedömningarna i miljökonsekvensbeskrivningen kvarstår.

Efter den genomförda granskningen av järnvägsplanen har Trafikverket inom den pågående detaljprojekteringen valt att byta byggmetod och istället bygga tunnlar och tråg med sluten betongbotten, vilket innebär vissa ändringar av markanspråken. Detta kommer att redovisas vid kompletterande granskning av järnvägsplanen våren 2021.

De bostadsbyggnader som finns utmed sträckan är i huvudsak grundlagda på berg, förmodat berg eller pålar. Mot bakgrund av det, och de förstärkningsåtgärder som genomförs, bedöms det inte föreligga någon risk för överskridanden av Trafikverkets riktvärde för komfortvibrationer (0,4 mm/sek).

Det faktum att delar av den utbyggda anläggningen kommer vara förlagd på berg medför dock risk för hörbart stomljud i närliggande byggnader. Utmed de sträckor där det föreligger en risk för höga stomljudsnivåer kommer stomljudsisolerande åtgärder utföras.

Bedömningar och förslag på åtgärder utgår från befintlig bebyggelse. Eventuell tillkommande byggnation i ej antagna detaljplaner är därför inte en förutsättning och omfattats ej av bedömningarna.

27.9 Trafikverket anser att järnvägsplanen redogör för hur järnvägsanläggningen påverkar enskilda och allmänna intressen till den nivå som är rimlig/möjlig i ett planeringsskede. I takt med att detaljprojektering och produktionsplanering av projektet fortlöper, kommer kunskapsnivån att öka. Dialog med berörda kommer fortlöpande att genomföras. Trafikverket har dock efter genomförd granskning valt att justera och komplettera järnvägsplanen på ett antal ställen och har därför beslutat att genomföra en kompletterande granskning baserat på dessa ändringar. Då kommer det att beredas möjlighet att lämna synpunkter på ändringarna av järnvägsplanen.

Yttrande nr 28

Vasakronan AB
Sundbyberg Godset 4, km 6+290-420
Sundbyberg Magasinet 1, km 6+250 - 275
Sundbyberg Kronan 1
Box 30074
104 25 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

28.1 Järnvägsplanens konsekvenser

Fastighetsägaren framför att Godset 4 och Magasinet 1 är grundlagda under grundvattennivå med grundvattenberoende grundläggning och riskerar därför att drabbas av skador till följd av den planerade utbyggnaden av järnvägen. Påverkan och konsekvenser behöver minimeras och avtal mellan Vasakronan och Trafikverket kan behöva tecknas för vissa delar

28.2 Plankartan

Fastighetsägaren framför att i plankarta blad 013 med tillhörande tvärsektioner redovisas ett markintrång hela vägen fram till byggnadskonstruktionen för Godset 4 samt Magasinet 1, men att det p g a avsaknad av information kring delar av denna passage ej är möjligt för dem att ge en adekvat bedömning. De efterfrågar även information om Ekensbergsvägens kommande dragning och fler tvärsnitt i området för att redogöra för fastigheternas konstruktioner i förhållande till tunneln samt Ekensbergsvägen. Fastighetsägaren efterfrågar fler tvärsektioner enligt exempel i yttrandet där även pushhöjder för färdig marknivå framgår.

28.3 Vatten

Fastighetsägaren framför att det behöver säkerställas att översvämningensrisken för Godset 4, Magasinet 1 samt intilliggande område inte ökar efter färdigställande av projektet. Lösningar för detta behöver tas omhand av Trafikverket. Fastighetsägaren framför även att Trafikverket behöver ta det övergripande ansvaret för att förhindra att anläggningen orsakar eller riskera orsaka översvämningsskador på berörda fastigheter.

28.4 Underlagsrapport risk och säkerhet

Fastighetsägaren noterar att Underlagsrapport Risk och säkerhet primärt hanterar den färdigbyggda anläggningen. Fastighetsägaren kräver att Underlagsrapport Risk och Säkerhet kompletteras med en noggrann riskanalys för genomförandefasen gällande all befintlig bebyggelse längs järnvägen.

Fastighetsägaren framför att angivelsen av mått till Svenska kraftnäts verksamhet ej är korrekt. I rapporten framgår att avståndet är 150 m från järnvägen. Fastighetsägaren vill framföra att kontorsbyggnaden är belägen 0 m från det framtida järnvägsområdet.

Godset 4 och Magasinet 1 kan inte på något sätt utgöra del av järnvägsanläggningens tunnelkonstruktion. Trafikverket behöver även löpande redovisa underlag och material för att det ska kunna säkerställas att Trafikverkets arbeten inte riskerar byggnaderna livslängd, funktion eller statik och grundläggning.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

28.5 Markanspråk

Fastighetsägaren framför att Trafikverkets tillfälliga och permanenta markanspråk måste avtalas skriftligt. Fastighetsägaren framför att Trafikverkets markanspråk inte får medföra att ombyggnad av Godset 4 enligt pågående detaljplan får försvåras eller förhindras samt att drift och underhållsåtgärder på Godset 4 eller Magasinet 1 inte försvåras eller förhindras på så sätt att det medför fördyringar av fastighetsägarens planerade byggprojekt.

28.6 Kommunikation och information

Fastighetsägaren framför att Trafikverket i god tid, minst 30 dagar i för tid, måste informera om störande arbeten samt meddela vilka arbeten som ska utföras samt tid och dag. Fastighetsägaren framför även att hyresgäster med stor sannolikhet kommer att begära ersättning eller nedsättning av hyran för de störande arbeten som Trafikverkets byggnation kommer att medföra. Fastighetsägaren efterlyser även nära samarbete mellan berörda aktörer avseende skyltning, belysning och andra trygghetskapande åtgärder och att Trafikverket bör initiera och samordna detta arbete.

28.7 Trafik och logistik

Fastighetsägaren framför att det är synnerligen viktigt att säkerställa kapacitet och tillgängligheten för godsleveranser och andra transporter till Godset 4 samt Magasinet 1 under och efter byggtiden. Fastighetsägaren redovisar även i sitt yttrande förutsättningar för dagens transporter till fastigheterna. Fastighetsägaren framför även att träd på Fabriksgränd måste skyddas från skador.

28.8 Gestaltning

Fastighetsägaren framför att järnvägsplanens granskningshandling behöver kompletteras med bättre bilder och vypunkter för att möjliggöra bedömning av gestaltningen i området. Som exempel framförs Kistagrenens handling. Fastighetsägaren framför även att Trafikverkets gestaltning behöver överensstämma med Sundbybergs stads planer för området.

28.9 Vibrationer, buller och stomljud

Fastighetsägaren framför att kartläggning av buller och vibrationer av järnvägsanläggningen när den tagits i full drift behöver genomföras för att bekräfta slutsatserna i granskningshandlingen. De framför att Trafikverket behöver vidta åtgärder för att på så sätt visa att det i handlingarna beskrivna resultatet blir uppfyllt och att det uppfylls över tid

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

28.1: Enligt det underlag Trafikverket har om byggnaderna så är de grundlagda på berg eller morän och/eller pålade till fast botten. Trafikverkets bedömning är att de inte är grundvattenberoende.

Sättningar i mark kan däremot uppstå pga grundvattensänkning. En av byggnaderna har aktiv dränering genom pumpning av grundvatten vilket påverkar nuvarande grundvattennivå i området. Detta är en av anledningarna att det inte möjligt att vidta

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mälarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

skyddsinfiltration som skyddsåtgärd mot marksättningar i byggskedet. Trafikverket planerar sina byggarbeten utifrån att skada inte ska uppstå för tredje part. Uppstår skada ändå av oförutsedda händelser som Trafikverket ansvarar för ska anmälan om detta ske och Trafikverket bedömer och ersätter denna.

28.2: Trafikverkets ansvar och uppdrag är att bygga ut befintlig järnväg från två till fyra spår och att genom Sundbyberg förlägga stora delar av järnvägen i tunnel. I planeringsarbetet för järnvägsprojektet utgår Trafikverket från gällande och antagna detaljplaner, men Trafikverket har en nära dialog med Sundbyberg och Solna stad avseende framtida utveckling. Trafikverket redovisar inte markhöjder och Ekensbergsvägen i järnvägsplanen då dessa delar inte styrs av Trafikverkets planeringsprocess. I Sundbyberg och Solna stads kommande detaljplaner för området kommer dock detta att omhändertas och i dessa handlingar kommer mer utförlig information avseende den framtida utformningen på platsen, så som vägar och markhöjder.

28.3: Trafikverket har tagit hand om den påverkan som den planerade anläggningen medför. Framtida markhöjder regleras inte i järnvägsplanen utan kommer att omhändertas i Sundbyberg och Solna stads detaljplaner. Det är även kommunerna som i sitt planarbete ansvarar för att redogöra för hur vatten i området kan omhändertas i situationer med kraftiga skyfall. Arbetet sker i nära samarbete mellan Trafikverket och Sundbyberg samt Solna

28.4: Det är korrekt att Underlagsrapport Risk och säkerhet hanterar den färdigbyggda anläggningen. I de tidiga utrednings- och projekteringskedet har omfattande arbete genomförts avseende riskanalyser för kommande skeden och det arbetet fortsätter succesivt under projektets olika skeden. Men för att kunna göra en mer detaljerad utredning av risker i genomförandefasen behöver produktionsplaneringen vara genomförd, vilket ännu inte är klart. Trafikverket kommer därför inte att revidera Underlagsrapport Risk och säkerhet.

Trafikverket och kommande entreprenörer kommer kontinuerligt och systematiskt genomföra både övergripande och detaljerade riskanalyser samt vidta lämpliga förebyggande eller begränsande åtgärder. I kraven som ställs på entreprenörerna ska de inför olika etapper av byggskedet identifiera och analysera riskpåverkan på tredje man.

Trafikverket noterar synpunkten avseende avstånd som är angivet i Underlagsrapport risk och säkerhet. Trafikverkets bedömning är att uppgiften inte påverkar den slutliga bedömningen av konsekvenserna och därmed kommer handlingen inte att revideras.

Trafikverket eftersträvar alltid att de egna anläggningarna är fristående andra byggnaders konstruktioner och i Sundbyberg ser Trafikverket inga behov av att byggnaderna på Godset 4 eller Magasinet 1 ska utgöra delar av tunnelns konstruktion. Trafikverket har för avsikt att fortlöpande under projektet föra dialog med berörda fastighetsägare och vid dessa tillfällen utbyta nödvändigt underlag

28.5: Trafikverket avtalar alltid skriftligt med berörda fastighetsägare om tillfälliga och permanenta markanspråk där intrång värderas och ersätts enligt gällande lagstiftning. Utbyggnaden av Mäljarbanan i Sundbyberg sker i samverkan med Sundbybergs stad där utbyggnaden är ett prioriterat infrastrukturprojekt. Trafikverket samordnar planeringen med omkringliggande projekt och försöker minimera påverkan på omgivningen. Det är Sundbybergs stad som är ansvariga för bygglovsansökningar

28.6: Trafikverket strävar efter att i god tid informera fastighetsägare avseende arbeten som kan upplevas som störande. Informationen sker bland annat via e-postutskick till de som anmält intresse för detta, via portanslag samt informationsmöten. Det finns dock alltid en risk att det tillkommer arbetsmoment som man inte kunnat planera för och vi uppdaterar alltid vår hemsida med den senaste informationen.

Lokalhyresgäster och fastighetsägare som vill anmäla störning eller skada vänder sig direkt till Program Mäljarbanan. Om en fastighetsägare har beviljat hyressänkning utan föregående dialog med Program Mäljarbanan medför det ingen omedelbar rätt till ersättning.

Trafikverket har som målsättning att kontakta de verksamheter (samt fastighetsägaren) som direkt påverkas av våra arbeten för att, utifrån varje enskild verksamhets förutsättningar, utreda om vi kan minska påverkan. Det går även bra att som verksamhetsutövare kontakta Program Mäljarbanan direkt så att vi kan utreda eventuella åtgärder i så tidigt skede som möjligt.

Under pågående produktion kommer programmet tillse att det är säkert och tryggt att vistas kring arbetsområdet och att passager har en fullgod belysning under alla tider på dygnet.

28.7: Trafikverket kommer då produktionsarbetena närmar sig att kontakta berörda fastighetsägare för närmare planering av byggarbeten samt fastigheternas transporter och logistik. På vissa platser har denna dialog redan startats då fastigheter kan behöva byggas om innan Trafikverkets större byggarbeten påbörjas. Träd som inte behöver tas ned på grund av Mäljarbanans utbyggnad ska skyddas så att de inte skadas

28.8: Trafikverket redogör i järnvägsplanen enbart för järnvägsplanens ingående delar och övergripande gestaltningsidéer för dessa. Den ovanliggande marken och vägarna ingår i kommunens detaljplan och det är även där gestaltningen av området kommer att framgå. Exemplet som fastighetsägaren framför är just en detaljplan framtagen av kommunen tillsammans med Region Stockholm/Trafikförvaltningen.

28.9: Trafikverket utför efterkontroll av buller och vibrationsnivåer från den nya anläggningen genom kontrollmätningar på ett urval av de berörda fastigheterna.

Yttrande nr 29

Vasakronan AB
Solna Albydal 3, km 4+050 - 250

Solna Skytteholm 2:24
Box 30074
104 25 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

29.1 Vasakronan motsätter sig de föreslagna och tillfälliga markanspråken i järnvägsplanen och menar att de kan få stor negativ påverkan på Vasakronans fastigheter.

29.2 Vasakronan arbetar tillsammans med Solna stad för att ta fram en ny detaljplan för Albydal 3, Skytteholm 2:24 och del av Skytteholm 2:2. Genom detaljplanearbetet kommer Hedvigsdalsvägen att ändras till en 17 m bred huvudgata. Vasakronan framför att för att banläggningen av det nya godsspåret inte ska hindra den planerade stadsutvecklingen krävs det att det uppförs en stödmur i stället för den i granskningshandlingen föreslagna banvallen och att det permanenta markanspråket reduceras. Stödmuren får inte placeras längre från spårmiten än 6 m för att Hedvigsdalsvägen ska kunna ändras till huvudgata.

29.3 Vasakronan framför att beträffande föreslagna tillfälliga markanspråk behöver villkoren för ianspråktagande regleras i ett avtal mellan Trafikverket och Vasakronan, där ersättning betalas till Vasakronan för nyttjande inkl. kompensation för intäktsbortfall och kostnader som förväntas uppstå.

29.4 Vasakronan framför att den negativa påverkan av de tillfälliga markanspråken för Vasakronan minskar väsentligt om Trafikverket genomför etappdelen vid Albydal så tidigt som möjligt under projektets genomförandefas.

29.5 Vasakronan framför att inom ramen för detaljplanearbetet kommer Hedvigsdalsvägen att behöva sänkas och den stödmur som efterfrågas behöver projekteras med beaktande av den kommande sänkningen av Hedvigsdalsvägen. Vasakronan framför att banvall och stödmur kommer att utgöra en viktig del i den nya stadsstrukturen och behöver därför utformas i enlighet med Trafikverkets arkitekturpolicy och de nationella arkitekturpolitiska målen.

29.6 Vasakronan framför under rubriken Risk att det är absolut nödvändigt med skyddsrikt och en förutsättning för att Vasakronan ska kunna genomföra de byggnationer som möjliggörs genom detaljplanearbetet upp till 20 m från spårmiten.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

29:1 Järnvägsplanen redovisar den mark som Trafikverket bedömer behövs för den planerade anläggningen. Järnvägsplanen utgår från befintligheter och antagna detaljplaner.

29.2 För att minska markintrånget för fastigheten Albydal 3 i Solna har en ny teknisk lösning tagit fram. Denna lösning innebär en stödmur längst anslutningsspåret och att gränsen för ianspråktagande av ny permanent markanspråk med äganderätt kan minskas till 6 meter från spårmiten. Därutöver tillkommer ett markanspråk med servitutsrätt på 3

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mälarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

meter för åtkomst och underhåll av densamma. Denna lösning redovisas i kompletterande granskningen våren 2021.

29:3 Trafikverket avtalar alltid skriftligen med berörda parter med utgångspunkt i gällande lagstiftning.

29:4 Trafikverket kommer vid planeringen av produktionen att beakta synpunkten och kommunicera med Vasakronan under framtagandet av detaljerad tidplan.

29:5 Den nya tekniska lösningen som redovisas i den kompletterande granskningen våren 2021 utgår från befintlig marknivå då Trafikverket utgår från befintligheter och antagna detaljplaner i planarbetet.

29:6 Anslutningsspåret utformas med skyddsräll på norra sidan.

Yttrande nr 30

Holger Motzkau
Mäster Simons väg 21
170 66 Solna

I yttrandet framförs följande:

30.1 I yttrandet efterfrågas en bibehållen cykelförbindelse i öst-/västlig riktning från Stockholms universitet till Sundbyberg och västerort genom att främja förbindelserna på norra sidan av Mäljarbanan genom säkra och planskilda korsningar. Av särskild vikt anses en planskild korsning vid Huvudstagatan och Frösundaleden, samt förbindelsen mellan Frösundaleden och Järnvägsgatan i Sundbyberg. I yttrandet framförs en bedömning att en gång- och cykeltunnel inryms under Albygård 3 och Huvudstagatan. Även avståndet till Fräsaren 12 bedöms tillräckligt för att inrätta en gång- och cykelbana samt en väg för varuleveranser.

I yttrandet framförs även en önskan att behålla gång- och cykeltunneln vid Ankdammsgatan för att minska barriäreffekterna av Mäljarbanan. Den alternativa lösningen med en gång – och cykelbana över tunneln anses försämra framkomligheten som ett resultat av höjdskillnaderna.

30.2 Det framförs en uppmaning i yttrandet att sänka höjdprofilen av de planerade spåren utifrån upplevda fördelar ex. vid Huvudsta torg. Lösningen anses medföra ett minskat behov av vertikalkurvor samt möjliggöra en sänkning av bullerskyddsskärmarnas höjd och därmed minska barriäreffekten. Vidare framförs att en sänkning av spåren skulle möjliggöra en vågrät utformning av perrongen för Huvudsta station vilket minskar risken för olyckor där föremål som väskor eller barnvagnar potentiellt rullar iväg. I yttrandet ifrågasätts de tekniska förklaringar TRV presenterat gällande varför djupläggning av spåren inte är möjligt. Däribland att spåren från Tomtebodabroarna kommer högt och en anpassning av anslutningsspåret. Slutligen framförs att ytterligare utredning av varianter med avvikande höjdprofil saknas och

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

därmed bedömning av hur kostnaderna, byggprocessen och bullernivåerna skulle påverkas.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

30.1 Trafikverket har i samarbete med Solna stad möjliggjort placeringar av nya lösningar för gång- och cykelvägar. Det är kommunen som ansvarar för utvecklingen av gång- och cykelnätet. Slutliga lösningar omhändertas i Solna stads pågående detaljplanearbete.

30.2 I järnvägsutredningen utreddes flera lösningar med alternativa utformningar. Vid framtagandet av utformning behöver Trafikverket förhålla sig till befintligheter, regelverk och tekniska begränsningar för att skapa en fungerande spårgeometri för hela sträckan. I de underlag som ligger till grund för järnvägsplanen har detaljerad spårprojektering gjorts för att klara av att få plats med fyra spår genom ett så tätbebyggt område som Sundbyberg och Solna. Anslutningsspåret till Tomtebodan har inte styrt Mäljarbanans höjdprofil. Trafikverket konstaterar att en sänkning av profilen skulle innebära stor påverkan på järnvägsanläggningen och befintlig bebyggelse samt ekonomiska konsekvenser.

Angående risk för olyckor vid Huvudsta station så utformar Trafikverket plattformar för att föremål med hjul inte ska rulla ut mot spår eller kortsidor.

Yttrande nr 31

Clara Attermo
Solna

I yttrandet framförs följande:

31.1 I yttrandet efterfrågas planskilda korsningar för cykeltrafik i anslutning till den nya anläggningen. Vederbörande hänvisar också till Stockholms regionala cykelplan.

31.2 I yttrandet efterfrågas en redogörelse för vilka konsekvenser som väntas för cyklister pga. byggandet av Mäljarbanan.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

31:1 Projekt Mäljarbanans uppdrag och finansiering är öronmärkt för att utveckla järnvägen och det är detta som omhändertas i järnvägsplanen. Trafikverket har i samarbete med Solna stad möjliggjort placeringar av nya lösningar för gång- och cykelvägar i anslutning till Mäljarbanan. Det är kommunen som ansvarar för utvecklingen samt utformningen av gång- och cykelnätet och de slutliga lösningarna omhändertas i Solna stads pågående detaljplanearbete.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

31:2 Byggandet av den permanenta järnvägsanläggningen medför trafikomläggningar som påverkar framkomligheten i området. Under byggskedet ser vi följande förändringar vilka bedöms påverka cyklister i området;

- Hedvigsdalsvägens plankorsning som löper under järnvägsbroarna kommer att hållas öppen under största delen av byggskedet. I slutet av byggskedet planeras en ny plankorsning för gång- och cykeltrafik över det nya anslutningsspåret till Tomtebodan.
- Plankorsningen vid Bangatan, Huvudsta, planeras att stängas permanent i början av byggskedet. Cykel- och gångtrafikanter hänvisas istället till vägbron för Huvudstagatan vilken planeras att vara öppen under största delen av byggskedet. Bron kommer vidare att byggas om för att göra plats för Huvudsta station.
- Gång- och cykeltunneln vid Ankdammsgatan ersätts med temporär gång- och cykelpassage under byggskedet. Passagen planeras att hållas öppen under största delen av byggskedet, utifrån dagens kunskapsläge så kommer passagen hållas stängd under ca 1 års tid. Efter Huvudstatunnelns färdigställande kommer passagen att ske över tunneln. Utformningen av den permanenta passagen fastställs i den kommunala planeringen.

Yttrande nr 32

Naturskyddsföreningen
Att: Peter Zvejnieks
Näckrosvägen 34
169 37 Solna

I yttrandet framförs följande:

32.1 Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg ansluter sig till yttrande nummer 30.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

32.1 Se kommentar från Trafikverket yttrande nr. 30.

Yttrande nr 33

Arvid Taube
Järnvägsgatan 23
172 75 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

33.1 Synen på projekt Mäljarbanans utveckling sammanfattas enligt följande: I järnvägsutredningen låg spårlinjerna väst om befintliga spår, dvs längs Bällstaån. Spårstudien i järnvägsutredningen innebär att spåren inte kom närmare husen. I och

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

med järnvägsplanen har de nya spåren omprojekterats så att de förlagts närmare husen i kv. Ekdungen och därmed att avståndet till järnvägen minskat drastiskt. Trafikverket förefaller också ha lyft spårprofilen så att de nya spåren kommer betydligt högre än de befintliga spåren vilket allvarligt förstärker konsekvenserna.

33.2 I yttrandet påpekas det att i och med utbyggnaden så kommer avstånden mellan spårmittpunkter att reduceras från ca 25 till 12–14 respektive från ca 35 till ca 22–25 m. Vederbörande anser att detta innebär att riskerna för liv och hälsa kommer att öka, tex risker som kan innebära:

Stötvåg och splitter från explosion

Brandspridning vid brand i godståg

Vid händelser som innefattar brand eller detonation eller annan olycka är det troligt att det sker i samband med tågurspårning.

I yttrandet framförs en tolkning att de nya spåren är anlagda på en högre nivå än de gamla och anser därför att Projekt Mäljarbanan borde anta ett nytt dimensionerande avstånd om 10 m respektive 20 m.

33.3 I yttrandet framförs att riskerna för att det ska ske brandspridning ökar med minskande avstånd. Fastigheterna på Ekdungen är inte brandtekniskt dimensionerade för ett avstånd av ca 10 m mellan en stor brandhärd och fasaden. Husen är byggda efter det regelverk som fanns på 1960 talet och de dimensionerande avstånden som gällde för befintlig järnväg. Vidare framförs att det saknas en brandteknisk utredning som visar konsekvenserna av en brand på de nya spåren.

33.4 I yttrandet påpekas det att Trafikverket vill ha ett bebyggelsefritt avstånd om 30 m från järnväg samt att influensområdet för risker kan sträcka sig upp till 150 m från järnvägen. Vederbörande anser att Trafikverket frångått sina egna regler som finns översiktligt redovisade på hemsidan.

33.5 I yttrandet redogörs det för att Trafikverket ska bekosta åtgärder på intilliggande hus som nya fönster etcetera men ej för att reducera konsekvenser av brand och explosion. Vederbörande undrar därför om husen kommer behöva rivras.

33.6 I yttrandet framförs en uppmaning att bygga Mäljarbanan som beskrivet i järnvägsutredningen alternativt lämna en bredare strandremsa och bredda spårområdet med ca 5 m in mot Ekdungen, hålla nere spårprofilen och göra en lokal överdäckning.

33.7 I yttrandet påpekas det att i "underlagsrapport risk och säkerhet" kap 3.1.2.1 anges att förskolan ligger 85 m från befintlig järnväg när avståndet är drygt 30m.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

33.1: I järnvägsutredningen utredde Trafikverket två korridorer mellan Tomtebodas och Kallhäll, en sträckning med fyra spår utmed befintlig järnväg och en alternativ sträckning över Kista. I alternativet 'fyra spår i befintlig korridor' fanns tre olika utformningar genom Sundbyberg: Spår i ytläge, spår i tunneln med öppen station och spår i tunnel med täckt station. 2013 tecknades ett medfinansieringsavtal med Sundbyberg för att

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



bygga fyra spår i tunnel genom Sundbyberg. Denna tunnel slutade i höjd med Lövströms allévägs bro. I slutet av 2017 överenskoms en förlängning av tunneln med cirka 300 meter. Förlängningen av tunneln gav ett något ökat markintrång då spåren ligger längre ifrån varandra när de kommer ut ur tunneln.

Markintrånget för fyra spår i befintligt läge skiljer sig dock inte nämnvärt mellan järnvägsutredningen och läget i järnvägsplanen. Trafikverket behöver förhålla sig till befintligheter och tekniska begränsningar för att skapa en fungerande spårgeometri. I den systemhandling som ligger till grund för järnvägsplanen har detaljerad spårprojektering gjorts för att klara av att få plats med fyra spår genom ett så tätbebyggt område som Sundbyberg. Järnvägen behöver utföras med stora radier vilket gör att förändringar på en delsträcka påverkar långa sträckor.

33.2: Som underlag till Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning har detaljerade riskutredningar av risker förknippade med urspårning, farligt gods och andra risker genomförts. Dessa utredningar sammanfattas i Underlagsrapport: Risk och säkerhet.

Acceptanskriterierna som använts vid riskvärderingen är samma kriterier som Länsstyrelsen hänvisar till i sina riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods (Fakta 2016:4). Resultatet från riskutredningarna innebär att risknivån är mycket låg och understiger den nivå som enligt vedertagen praxis anses vara godtagbar riskpåverkan från järnväg vid stadsutveckling för ny bebyggelse. Både resultaten från riskutredningen och acceptanskriterierna har samrått med Länsstyrelsen i Stockholms län och Räddningstjänsten.

33.3: Enligt genomförd riskutredning finns en mycket låg sannolikhet för olycka som kan medföra fara för brandspridning. Risk för brandspridning utgör en delmängd av risken till följd av transport av farligt gods. Den sammantagna risken till följd av transport av farligt gods, olyckor som medför brand inkluderad, är så låg att den understiger den nivå som bedöms vara godtagbar.

33.4: Trafikverket påtalar i sina riktlinjer behovet av att utreda risker när exploatering sker närmare än 150 m från järnväg där farligt gods transporteras. En sådan utredning har gjorts genom den rapport som hänvisas till ovan. Trafikverkets riktlinjer anger även att generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen räknat från spårmittpå närmaste spår. Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. I aktuellt fall rör det sig inte om ny bebyggelse utan om en utveckling av järnvägsanläggningen där ett sådant utrymme tas i anspråk för kapacitetsökning. Avståndet 30 m som anges i riktlinjer och rekommendationer utgör inte en fast regel utan är en bedömningsfråga från fall till fall baserat på platsspecifika utredningar.

33.5: Med anledning av Mäljarbanans utbyggnad kommer byggnaderna inte behöva rivas. Identifieringen, beskrivningen och bedömningen av de miljöeffekter som utbyggnaden av järnvägen kan antas medföra i sig, eller till följd av yttre händelser, redovisas i den till järnvägsplanen tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen. Där har gjorts identifiering,

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

beskrivning och bedömning av miljökonsekvenser för drift samt uppbyggnad och rivning av järnvägen. Enligt tidigare kommentarer på yttrandet behövs inga åtgärder på fastigheten avseende risk och säkerhet. Åtgärder avseende buller (sk1 - bullerskyddskärm, sk2 – fasadåtgärder, sk3 – åtgärder vis uteplats) krävs.

33.6: I systemhandlingen som ligger till grund för järnvägsplanen har projektering gjorts för att lyckas placera fyra spår genom tätbebyggt område, som beskrivs i kommentar 33.1 har inga direkta förändringar gjorts av järnvägsutredningens alternativ befintlig korridor. Det som gjorts är att läget har verifierats och detaljerats. Trafikverket har utrett förlängning av tunneln genom Sundbyberg. En förlängning av tunneln har även överenskommit och medfinansierats av Sundbyberg stad 2017. Det har utretts hur långt en förlängning kunde göras och den i järnvägsplanen redovisade förlängningen är den som var möjlig. Det som bland annat begränsar ytterligare förlängning av tunneln är att det ska inrymmas växlar före Ulvsundaledens bro och dessa växlar kan inte ligga i tunnarna. Den förlängda intunneln ökar anläggningens bredd utanför mynningen.

33.7: Det verkar tyvärr vara en felskrivning i kap 3.1.2.1. precis som anges i yttrandet. Felet är begränsat till det aktuella avsnittet och korrekta avstånd har använts i riskberäkningarna. Slutsatserna från riskanalysen är därför fortfarande giltiga.

Yttrande nr 34

Sundbyberg Avfall och Vatten AB
Box 7510
174 07 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

34.1 Avfall

Sundbyberg Avfall och Vatten AB framför att Trafikverket ska tillse att avfallshanteringen fungerar under hela byggtiden. Tillfälliga lösningar ska inte försvåra avfallshanteringen för vare sig avfallsentreprenörer eller boende. Permanenta och tillfälliga lösningar ska utföras enligt Föreskriften om avfallshandling för Sundbybergs stad samt godkännas av Sundbyberg Avfall och Vatten. Det planeras sopsugsledningar i järnvägstunnelns säkerhetszon. Rättigheten att äga och drifta ledningar inom säkerhetszonen måste regleras i avtal mellan Trafikverket och Sundbyberg Avfall och vatten.

34.2 Vatten och avlopp

Sundbyberg Avfall och Vatten uppger om att Länsstyrelsen i sitt yttrande över detaljplanen framfört att dagvattenhanteringen i Sundbyberg behöver ses över med anledning av stadsutbyggnaden. Sundbyberg Avfall och Vatten framför att plats för ett nytt ledningsnät för dagvatten behöver skapas. Denna förutsättning har ej getts till Trafikverket för flytt av ledningar som ska möjliggöra byggande av järnvägstunneln. Därför finns inte plats för dagvattenledningar i Järnvägsgatan och det finns inte plats för korsning av järnvägstunneln. För att skapa plats för dagvattenledningar och därmed

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

möjliggöra detaljplanens och järnvägsplanens genomförande, måste denna förutsättning ingå i projekt Mäljarbanan.

34.3 Platsbrist under mark

Sundbyberg Avfall och Vatten framför att järnvägstunneln begränsar Sundbybergs stad möjligheter att exploatera inom hela stadsdelen centrala Sundbyberg till följd av att kapacitet i kombiledningssystemet inte kan ökas efter Mäljarbanans utbyggnad.

Med den ledningsflytt som planeras av Trafikverket för att ge plats åt järnvägstunneln, flyttas samtlig infrastruktur i Järnvägsgatan och förläggs inom ett område omkring 1,5-2 m från fasad. Då VA-ledningarna ligger längst ner är inte åtkomst för kapacitetsökning i befintligt system möjlig.

Däremot kan kapacitetsökning vara möjlig genom att bygga ett nytt dagvattensystem. Detta förutsätter dock att plats skapas för dagvattenledningssystemet och att dagvatten som måste passera järnvägstunneln får det utrymme. Det är nödvändigt att detta samordnas mellan Staden och Trafikverket om staden vill möjliggöra exploatering i Sundbyberg.

34.4 Ledningar inom tunnelns skyddszon (säkerhetszon)

Sundbyberg Avfall och Vatten framför att Trafikverket har placerat de flyttade VA-ledningarna inom järnvägstunnelns säkerhetszon, vilket måste säkras i avtal. Sundbyberg Avfall och vatten framför även att staden planerar att lägga ytterligare VA-ledningar i järnvägstunnelns säkerhetszon.

34.5 Åtkomst till serviser

Sundbyberg Avfall och Vatten framför att åtkomsten för fastigheternas husgrunder och serviser längs Järnvägsgatan försämrats.

34.6 Risker i byggskedet

Sundbyberg avfall och vatten framför att under byggskedet av järnvägstunneln kommer VA-ledningarna att vara mycket svåråtkomliga. Ett ledningshaveri kommer att innebära stora konsekvenser för boende i området. En nödförsörjningsplan med planering av temporärt boende, plats för uppställning av nöd-dricksvatten, bajamajor, duschar behöver tas fram. Det är nödvändigt att detta samordnas mellan staden och Trafikverket.

34.7 Grundvatten

Sundbyberg Avfall och Vatten framför att tidigare MKB-utredningar har utgått från en annan utformning av tunneln än vad som nu projekteras. Sundbyberg Avfall och Vatten anser att det inte är klarlagt hur den nya utformningen av tunneln påverkar grundvattenströmningar och därmed sättningar i området. De framför även att det är mycket stora värden i form av infrastruktur och fastigheter som påverkas av grundvattenfluktuationer och att det måste säkerställas att ingen risk föreligger.

För att motverka sänkning av grundvattennivån har den tidigare utformningen av tunneln byggt på infiltration av dagvatten och dricksvatten. Det är fortfarande en projekteringsförutsättning inom Sundbybergs projekt och den lösning som projekteras för att kunna rena dagvatten. Det är nödvändigt att dessa frågor samordnas mellan

Trafikverket och staden för att inte riskera negativ påverkan på infrastruktur och fastigheter i området.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

34.1: Trafikverket ansvarar för att säkerställa att avfallshanteringen kan fungera under byggtiden. För att säkerställa detta kommer Trafikverket löpande ha dialog med Sundbyberg Avfall och Vatten. Trafikverket avser teckna avtal med Sundbyberg Avfall och Vatten avseende placering av ledningar inom tunnelns skyddszon (säkerhetszon).

34.2: Trafikverket är medvetna om Länsstyrelsens kravställning på Sundbyberg stad i samband med detaljplanarbetet för den nya stadskärnan. Trafikverket för en löpande dialog med Sundbyberg stad avseende tänkbara lösningar för att möjliggöra utbyggnaden enligt Sundbybergs önskemål som redovisas i förslaget till ny detaljplan.

34.3: Trafikverket är medvetna om Sundbybergs behov av att klara både dagvatten och VA i samband med utbyggnaden av stadskärnan. Det förs dialog mellan Trafikverket, Sundbyberg Avfall och vatten samt Sundbyberg i frågan för att hitta möjliga sätt att säkerställa dessa frågor i samband med stadens exploatering.

34.4: Trafikverket har för avsikt att teckna ledningskorsningsavtal för de ledningar som flyttas och placeras inom järnvägstunnelns skyddszon (säkerhetszon). Dessa avtal reglerar vad som gäller tex vid schaktning i närheten av Trafikverkets anläggning. Trafikverket har även dialog med Sundbyberg stad avseende eventuellt tillkommande ledningar inom järnvägstunnelns skyddszon.

34.5 Trafikverket är medvetna om att utbyggnaden kan innebära försämringar för åtkomst till exempelvis husgrunder och serviser. I det fortsatta projekterings- och produktionsarbetet kommer kunskapen öka avseende befintliga förhållanden och dialogen mellan Trafikverket och Sundbyberg Avfall och Vatten behöver fortsätta.

34.6 Trafikverket noterar synpunkten och tar med sig frågeställningarna i det fortsatta planerandet av byggskedet.

34.7 Den nya järnvägsanläggningen byggs, till skillnad från tidigare förslag, med tät betongbotten. Tunneln förses med vattenförande återfyllning, även under. På platser där det i dag finns naturliga bergtrösklar som håller upp grundvattennivån anläggs strömningsavskärande fyllning som förhindrar ökad strömning längs återfyllningen. Det innebär att den färdiga tunneln inte kommer att påverka grundvattenströmningen i området och permanent skyddsinfiltration ska inte behövas.

Yttrande nr 35

Agnes Advokatbyrå AB
Fiskhamngatan 2
414 58 Göteborg

Skandia Fastigheter Storstockholm AB
Sundbyberg Kabeln 6, km 6+820 -7+300
BOX 7063
C/O: SKANDIA FASTIGHETER AB
103 86 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

35.1. Skandia Fastigheter befarar att byggskedet kommer att medföra omfattande störningar på berörda fastigheter och verksamheter. De anser att granskningsunderlaget enbart innehåller översiktliga redovisningar av påverkan under byggskedet och att det därför inte finns möjlighet för Skandia Fastigheter att lämna en samlad bedömning över påverkan. De anser även att i och med att det saknas erforderligt underlag så kan Trafikverket inte föreslå skyddsåtgärder och försiktighetsmått som säkerställer att det inte uppkommer skador och störningar

35.2 Skandia Fastigheter poängterar att det är Trafikverket såsom verksamhetsutövare som har utredningsskyldighet och bevisbördan för att järnvägen kan ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Eftersom järnvägsplanen medför att Skandia Fastigheters mark kommer att tas i anspråk måste Trafikverket också visa att planen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar Skandia Fastigheter.

35.3 Skandia Fastigheter anser att det saknas utredningar gällande konsekvenser under byggskedet och att Trafikverket därför inte kunnat konkretisera några erbjudanden om skyddsåtgärder eller kompensationsåtgärder till Skandia Fastigheter. Så länge Skandia Fastigheter saknar kommer kravet på full skadelöshet inte att kunna frånfallas. Skandia Fastigheter anser att med hänsyn till de brister som föreligger i granskningsunderlaget och avsaknaden av utredningar kan Skandia Fastigheter i nuläget inte tillstyrka fastställande av den aktuella järnvägsplanen.

35.4 Skandia Fastigheter anser att närliggande fastigheter till järnvägsanläggningen, däribland de som ägs av Skandia Fastigheter, kommer att drabbas av stora störningar under byggskedet. Oavsett vilka skyddsåtgärder som kommer behöva att vidtas för planerad bebyggelse för att tillgodose skyddsavstånd och utrymningskrav för tunnel, är Skandia Fastigheters utgångspunkt att Trafikverket fullt ut ska kompensera för det intrång som det aktuella servitutet, och den planerade skyddszonen innebär för Skandia Fastigheter.

35.5 Skandia Fastigheters anser att Trafikverket måste säkerställa att den planerade uppförandet av ny byggnad på Kabeln där KKF:en idag är belägen inte försvåras eller förhindras.

35:6 Skandia Fastigheter framför att Trafikverket behöver se över behovet av ersättningslokaler alternativt direkt ekonomisk kompensation till deras hyresgäster för

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

att undvika skada. Dessutom behöver Trafikverket i nära dialog med Skandia Fastigheter och deras hyresgäster planera för anläggningsarbetena. Skandia Fastigheter kommer i den mån det behövs överklaga beslut där Skandia Fastigheters synpunkter inte har beaktats i tillräcklig omfattning.

35:7 Skandia Fastigheter framför att de upplysningar som presenteras i bilagan till plankartan, om hur ytorna för tillfällig nyttjanderätt ska användas, är bristfälliga. Om parterna kommer överens kommer detta att hanteras genom nyttjanderättsavtal och genomförandeavtal med Skandia Fastigheter. För att Skandia Fastigheter ska kunna lämna mer detaljerade synpunkter på den föreslagna järnvägsplanen och för att det ska kunna finnas förutsättning för överenskommelser mellan parterna måste ytorna för tillfälliga nyttjanderätter redovisas på ett tydligare sätt.

35:8 Skandia Fastigheter har noterat att plankartans illustration av tillfällig nyttjanderätt och järnvägsmark inte överensstämmer med Illustrationskarta för tillfällig anläggning och byggverksamhet för mark vid fastigheten KKF. Skandia Fastigheter framför att det är viktigt att underlaget korrekt återger om det handlar om tillfällig eller permanent markåtkomst.

35.9 Skandia Fastigheter anser att det inte framgår av de utställda granskningshandlingarna vad som kan vara en skada för tunnelanläggningens konstruktion inom skyddszonen. Skandia Fastigheter anser att de därför inte i detta skede kan komma med några närmare kommentarer gällande den permanenta markåtkomsten baserat på det underlag som Trafikverket tillhandahållit. Skandia Fastigheter framför att det inte framgår av planbeskrivningen hur stor järnvägsanläggningens säkerhetszon kommer att vara och vilka inskränkningar och krav på skyddsåtgärder vid byggnation etcetera detta innebär för berörda fastighetsägare.

35.10 Skandia Fastigheter framför att Trafikverket ska säkerställa att Skandia Fastigheter kan utveckla bebyggelsen på Kabeln 6 i enlighet med de byggrätter som finns enligt gällande detaljplan från 2005 samt för bostadsändamål i enlighet med ÖP 2030 och planprogrammet från 2018.

35.11 Skandia Fastigheter begär att Trafikverket säkerställer att skyddsriäl kommer att finnas samt att spont anläggs på hela fastigheten för att säkerställa att Skandia Fastigheter kan utveckla Kabeln 6 för bostadsändamål. Skyddsriälerna och spontan ska utformas på ett sådant sätt att planerad utveckling av Kabeln 6 inte fördröjas eller förhindras.

35.12 Skandia Fastigheter framför att eftersom Trafikverket för driftskedet inte har redovisat vilka vibrations- och stomljudsnivåer som kommer att uppstå på Kabeln 6 har Skandia Fastigheter därför utgått från att de värden som anges för fastigheter belägna vid Järnvägsgatan (Vargen 14, Hälla 15 med flera samt Spiken 13 med flera) även kommer att gälla vid Kabeln 6. Att Kabeln 6 inte ingår i de områden där stomljudsdämpande åtgärder föreslagits anser Skandia Fastigheter sannolikt bero på att Trafikverket endast erbjuder stomljudsdämpande åtgärder för befintliga bostäder utmed sträckan. Att Trafikverket inte tar höjd för den förväntade utvecklingen av Kabeln 6 för

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

bostadsändamål utgör enligt Skandia Fastigheter en grundläggande brist i den föreslagna järnvägsplanen.

35.13 Skandia Fastigheter påpekar att Trafikverket två år efter samrådet om vattenverksamhet ännu inte inkommit med någon ansökan om vattenverksamhet. Skandia Fastigheter har inte heller fått någon återkoppling på hur de synpunkter som framfördes i samrådet kommer att beaktas. Skandia Fastigheter uppfattar det som att framflytten av byggstarten av Mäljarbanan genom Solna Sundbyberg till 2024 beror på att samrådet kring vattenverksamhet inte kunnat leda fram till en tillståndsansökan. Skandia Fastigheter framför att det beror på att det saknas tillräckligt med utredningar i såväl planprocessen som tillståndsprocessen för den planerade vattenverksamheten. Skandia Fastigheter utgår från att Trafikverket kommer att genomföra ett nytt samråd gällande den planerade vattenverksamheten och de störningar som anläggningsarbetena kommer medföra.

35.14 Skandia Fastigheter noterar att för en del miljöaspekter, såsom buller, skiljer sig de specifika bedömningsgrunderna åt, beroende på om det är byggverksamheten eller den utbyggda järnvägsanläggningen som bedöms. Skandia Fastigheter noterar att vad gäller den tillfälliga järnvägsanläggningen kommer den visserligen att vara i drift under byggskedet, men är i bedömningarna i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning att betrakta som en del av driftskedet. Skandia Fastigheter påpekar att de bedömningar som görs av den tillfälliga järnvägsanläggningen vad gäller buller, vibrationer, stömljud, elektromagnetisk strålning och olycksrisker är därför satta utifrån att situationen inte får försämrats jämfört med idag.

35.15 Skandia Fastigheter framför att Trafikverket inte har presenterat resultat från ljudutbredningsberäkningar för byggskedet i miljökonsekvensbeskrivningen. Vidare beskrivs inte de arbeten som utgör vattenverksamhet i detalj. Skandia Fastigheter anser att boende och arbetande i området sannolikt inte kommer att uppleva någon skillnad mellan buller som uppstår i samband med arbeten över respektive under grundvattenytan (vattenverksamhet). Skandia Fastigheter anser att det därför behövs en heltäckande beskrivning av allt byggbuller som kommer att uppstå under byggskedet, oberoende av planeringsprocessens uppdelning i plan- respektive tillståndsprocess.

35.16 Skandia Fastigheter hänför till att Trafikverket har uppgivit att ett kontrollprogram för miljöfarlig verksamhet i byggskedet kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheterna. I kontrollprogrammet kommer bland annat miljökrav för hantering av byggbuller att ingå. Skandia Fastigheter anser att Trafikverkets uppgift om att ett frivilligt kontrollprogram ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheterna, inte är en tillräckligt långtgående. Skandia Fastigheter anser att Trafikverket tydligare måste redovisa vilka bullernivåer som förväntas uppstå och ange vilka skyddsåtgärder som är möjliga för Trafikverket att genomföra.

35.17 Skandia Fastigheter anser att det saknas en detaljerad redogörelse av påverkan, konsekvenser och skyddsåtgärder på grund av grundvattensänkning i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning för såväl bygg- som driftskedet. Skandia Fastigheter anser

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

att Trafikverket måste komplettera miljökonsekvensbeskrivningen för att tydliggöra hur man gjort bedömningen att inläckage av grundvatten blir så begränsat att det inte medför konsekvenser i form av sättningar i byggnader/ anläggningar eller minskat energiuttag i energibrunnar. Skandia Fastigheter anser att för att kunna bedöma risken för påverkan, behövs isolinjer som beskriver hur grundvattennivån förväntas sänkas inom influensområdet under byggskedet.

35.18 Skandia Fastigheter framför att en barnkonsekvensanalys saknas och att avsaknaden av en sådan analys innebär en brist i Trafikverkets utredningar och underlag för den föreslagna järnvägsplanen.

35.19 Skandia Fastigheter konstaterar att bedömningarna av buller (luftburet och stomburet) för både anläggnings- och byggskedet i huvudsak baseras på beräkningar. Även bedömningen av olycksrisker, ytvatten, elektromagnetiska fält och klimateffekter (översvämningar) baseras i hög grad på beräkningar. Skandia Fastigheter anser att de beräkningsmodeller som använts utgör en osäkerhet då beräkningsmodellerna är generella och förenklade till sin natur varför de inte helt återspeglar de faktiska förhållanden som råder. Skandia Fastigheter anser inte att Trafikverket i tillräcklig omfattning har utgått från ”värsta fall” vid beskrivning och bedömning av den planerade verksamhetens konsekvenser.

35.20 Skandia Fastigheter meddelar att under förutsättning att nivån 0,4 µT inte överskrids har Skandia Fastigheter inga synpunkter på de aktuella strålningsnivåerna för elektromagnetiska fält och föreslagna skyddsåtgärderna. Skandia Fastigheter anser att Trafikverkets föreslagna skyddsåtgärder angående elektromagnetiska fält utifrån dagens rekommendationer från Socialstyrelsen om strålningsnivåer, är godtagbara.

35.21 Skandia Fastigheter anser att Trafikverkets granskningshandling saknar utrymnings- och brandutredning. Skandia Fastigheter anser att granskningshandlingarna, för den tillfälliga, den permanenta anläggningen och att de tillfälliga nyttjanderätterna, inte beskriver tydligt hur Skandia Fastigheter ska kunna upprätthålla brandskydd och utrymningsvägar.

35.22 Skandia Fastigheter anser att det även med nuvarande placering av byggnaderna finns det risker förenade med trafiken på järnvägen, som medför en oacceptabel individrisknivå. För att säkerställa att risknivån inte förblir oacceptabel även för den driftsatta tillfälliga anläggningen måste skyddsåtgärder anläggas som säkerställer att det inte föreligger några risker för Skandia Fastigheters byggnader.

35.23 Skandia Fastigheter framför att Trafikverket bör komplettera granskningshandlingarna med en fördjupad riskutredning där Trafikverket tydliggör storleken av skyddszon respektive säkerhetszon samt redovisar vilka konsekvenser dessa zoner kommer att få för berörda fastighetsägare och planerad omvandling av stadskärnan i Sundbyberg. Skandia Fastigheter utgår från att de skyddsåtgärder och den skyddszon respektive säkerhetszon som föreslagits i Sundbyberg stads fördjupade riskutredning är detsamma som Trafikverket anser ska gälla för den föreslagna

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



järnvägsplanen. Skandia Fastigheter anser att riskutredningen bör redovisa vilka riskavstånd som kommer bli gällande för den planerade järnvägsanläggningen.

35.24 Skandia Fastigheter anser att för att underlätta planering av ersättningsboende bör Trafikverket presentera diagram som beskriver buller, inomhus och vid fasad, samt vibrationer och stomljud över tid.

35.25 Skandia Fastigheter bedömer att den främsta risken för påverkan av vibrationer och stomljud under byggskedet kommer att uppstå vid driften av den tillfälliga järnvägsanläggningen. Enligt Trafikverket är byggnader i spårets närområde grundlagda på berg, förmodat fast berg, fast botten, eller förmodad fast jordgrund alternativt inhyser verksamhet som inte omfattas av krav på komfortvibrationer.

35.26 Skandia Fastigheter framför att tunnelkonstruktionen planeras enligt Trafikverket att anläggas på sekantpålar och spåren kommer att förläggas på fast mark. Enligt Trafikverket bedöms det inte föreligga några risker för komfortvibrationer över riktvärdet. Skandia Fastigheter kan inte utifrån det av Trafikverket redovisade underlaget ta ställning till om det finns en risk för störningar från vibrationer eller stomljud under byggskedet. Trafikverket måste därför komplettera underlaget med en utredning som utvisar vilka de förväntade vibrations- och stomljuds nivåerna under byggskedet är samt vilka skyddsåtgärder Trafikverket avser att vidta.

35.27 Skandia Fastigheter anser att byggtrafiken under byggskedet av Mäljarbanan kommer att medföra omfattande störningar för de verksamheter som bedrivs inom Fabriksparken (dvs Kabeln 6 och Bostadsrättsfastigheterna) samt på skolverksamheten på Eken 4. Störningar befaras uppstå genom buller, damning, avgasutsläpp samt påkörningsrisker för fotgängare, cyklister och bilister i området.

35.28 Skandia Fastigheter anser att transporter till Willys butik, angöring för dagliga livsmedelstransporter till Viktor Rydbergs skola på Eken 4 samt att angöring till sopsugsanläggningen i bostadsrättsområdet KKF och Fabriksparken riskerar att försvåras.

35.29 Skandia Fastigheter framför att de utställda granskningshandlingarna är otillräckliga med avseende på byggtrafikens transportvägar och endast har beaktats översiktligt inom ramen för systemhandlingens produktionsplanering. Skandia Fastigheter anser därför att Trafikverket måste komplettera med ytterligare utredningar. Skandia Fastigheter påpekar att oberoende av vilka utpekade möjliga transportvägar som avses nyttjas, saknas uppgifter om frekvens, dels på dygnsnivå, dels hur byggtrafiken kommer att vara fördelad under de nio år anläggningsarbeten kommer att pågå, dels typ av fordon som ska trafikera vägarna. Skandia Fastigheter påpekar att det framgår av granskningshandlingarna att såväl Lofströms allé som Esplanaden är möjliga transportvägar. Båda dessa alternativ kommer att medföra att störningar uppstår för Skandia Fastigheters hyresgäster och de boende i bostadsrättsområdena i Fabriksparken.

35.30. Skandia Fastigheter anser att den föreslagna transportrampen via Esplanaden kommer medföra störningar så som buller, damning, avgasutsläpp och trafikrisker för

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

Skandia Fastigheters hyresgäster. Skandia Fastigheter anser att det saknas redogörelse för vilka skyddsåtgärder som planeras för att förhindra störningar. Skandia Fastigheter anser även en mer detaljerad redogörelse på hur utfartsvägen och tillhörande ramp kommer att gestaltas, exempelvis exakt var den kommer att anläggas och var uppfarten ska ha sin startpunkt samt hur djup rampen kommer att vara.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

35.1 Järnvägsplanen syftar till att fastställa anläggningens markanspråk samt järnvägsanläggningens huvudsakliga funktion inklusive skyddsåtgärder för den färdiga anläggningen. Kunskapen och detaljeringsnivån för anläggningen inklusive produktion ökar succesivt fram till dess att anläggningen ska uppföras. I samband med att detaljprojekteringen och produktionsplanering kommit längre kommer Trafikverket att kunna ge mer information till Skandia Fastigheter.

35.2 I planbeskrivningen till järnvägsplanen framgår den process som ligger bakom framtagandet av järnvägsplanen, samt motiv och utredda alternativ. I stora drag valdes lokaliseringen av järnvägsanläggningen i järnvägsplanen för att den ger bättre kapacitet och bättre samordning med Citybanans funktion jämfört med "Kista korridor" som också utreddes. Att förlägga järnvägen i "Befintlig korridor" ger även lägre byggkostnad och kortare byggtid. I järnvägsutredningen utreddes tre alternativa utformningar för hur utbyggnaden skulle genomföras genom centrala Sundbyberg. De tre alternativen var spår i ytläge, spår i tunnel med täckt station och spår i tunnel med öppen station. I samband med den fördjupade järnvägsutredningen avfärdades två av alternativen: spår i ytläge och spår i tunnel med öppen station. I järnvägsutredningen utreddes möjligheten att utforma tunneln genom Sundbyberg med tre tunnelrör. En utformning med tre tunnelrör skulle ge upphov till en bredare tunnelkonstruktion än med två. Det fanns därför osäkerheter kring om det var möjligt att bygga en tunnelkonstruktion med tre tunnelrör utan att behöva riva intilliggande byggnader i de trängre delarna av centrala Sundbyberg som följd. Trafikverket valde att gå vidare med en lösning med två tunnelrör. Att förlägga järnvägen i tunnel i Sundbybergs centrum skapar möjligheter för ytterligare stadsutveckling i tunnelns närhet och minskar störningarna från järnvägen jämfört med markspår.

35.3 Trafikverket har för avsikt att informera Skandia Fastigheter kontinuerligt i takt med att projektet får mer detaljerad information i samband med att detaljprojekteringen och produktionsplaneringen framskrider.

35.4 Trafikverket har för avsikt att föra en dialog med Skandia Fastigheter om hur deras fastigheter blir påverkade av den tillfälliga samt den permanenta järnvägsanläggningen liksom under byggskedet. I dialogen kan avtal om eventuella anpassningar och åtgärder bli aktuella. Ersättningsfrågor prövas inte inom järnvägsplanen.

35.5 Att förlägga järnvägen i tunnel i Sundbybergs centrum skapar möjligheter för ytterligare stadsutveckling i tunnelns närhet och minskar störningarna från järnvägen jämfört med markspår.



35:6 Inför byggstart förs en dialog med de verksamhetsutövare som berörs av byggverksamheten om hur deras möjlighet att bedriva sin verksamhet kommer att påverkas och om behov av eventuella avtal om anpassningar och åtgärder.

35:7 Trafikverket tydliggör den tillfälliga nyttjanderätten och användningen av marken vid produktionsplaneringen. Trafikverkets ambition är att ha en god kommunikation med berörd fastighetsägare.

35:8 Trafikverket säkerställer att underlaget korrekt återger markåtkomst i järnvägsplanen.

35:9 Trafikverket informerar om att servitutsrätten inom skyddszonen innebär att fastighetsägaren inte utan tillstånd från Trafikverket får utöva eller upplåta markanvändning som kan försvåra Trafikverkets tillträde, skada tunnelanläggningens konstruktion eller medföra risk för järnvägstrafiken. En skyddszon på 2,5 meter vid sidan av och under Sundbybergstunneln anläggs som servitut. Över tunneln skapas en skyddszon 5m över framtida marknivå i form av ett servitut. För att få svar på vilka inskränkningar och skyddsåtgärder som krävs vid åtgärder inom skyddszonen måste tillstånd hos Trafikverket sökas i varje enskilt fall. Sundbybergs kommande detaljplan redovisar markanvändning ovan tunneln.

35:10 Trafikverket förhåller sig i järnvägsplanen till befintligheter samt gällande detaljplaner.

35:11 Spont och skyddsriäl anläggs temporärt utefter Kabeln 6 för att bygga järnvägsanläggningen. Spåren i tunneln kommer att förses med skyddsriäler.

35:12. Trafikverket vill förtydliga att järnvägsplanen förhåller sig till befintligheter samt gällande detaljplaner. Detta innebär att inga stomljuddämpande åtgärder erbjuds specifikt för Kabeln 6, då det där inte planeras för bostäder enligt detaljplanen och därför överskrids inga riktvärden. Däremot är skyddsåtgärderna i rapporten konservativt beräknade, vilket innebär att det föreslås stomljuddämpning i alla fyra spåren. Detta innebär att de åtgärder som föreslås för kvarteret Spiken (bostäder) på andra sidan järnvägen även kommer att skydda för skydda kvarteret Kabeln 6 i det fall det blir bostäder där.

35:13 Trafikverket håller med om att det samrådsunderlag avseende planerad vattenverksamhet som presenterades 2018 endast gav möjlighet för Skandia Fastigheter att inkomma med generella synpunkter. Trafikverket avser att redogöra för den mer utförliga informationen om bedömd påverkan, föreslagna försiktighetsmått och planerade skyddsåtgärder i den kommande ansökan till mark- och miljödomstolen. Ansökan avseende vattenverksamhet ska lämnas till mark- och miljödomstolen i samband med att förslag till järnvägsplan lämnas för planprövning. Trafikverket beklagar också att Skandia Fastigheter inte fått någon återkoppling på hur de synpunkter som framfördes vid samrådet har beaktats. Den långa tid som gått mellan samråd och färdigställande av ansökan beror dock inte på att det saknats tillräckligt med utredningar utan på förändringar av anläggningen som föranlett justeringar av järnvägsplanen.

Eftersom det tagit lång tid sedan samrådet håller Trafikverket med om att det vore lämpligt att hålla ett förnyat samråd med Skandia Fastigheter.

35:14 Trafikverket noterar yttrandet.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



35.15 Järnvägsplanens syfte är att i huvudsak redogöra för den anläggning Trafikverket avser att bygga. Redovisningen i järnvägsplanen är därför i huvudsak fokuserad på driftskedet.

För byggbuller som uppkommer under byggtiden av Projekt Mäljarbanan är Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller (NFS 2004:15) en utgångspunkt för alla bullrande byggarbeten. Trafikverket arbetar löpande med val av arbetsmetod, åtgärder som ska begränsa bullerstörningar och kontroll av bullernivåer. Inför byggstart informeras alla närboende i god tid gällande vilka störningar som kan förekomma.

I ansökan för tillstånd för vattenverksamhet föreslås villkor för allt byggbuller, inte enbart för arbeten under grundvattennivån.

35.16 Trafikverket kommer att utreda behov av skyddsåtgärder för Skandia Fastigheter i kommande detaljprojektering. Kontrollprogram för miljöfarlig verksamhet inkl. buller är redan framtaget i samråd med de kommunala tillsynsmyndigheterna. I samband med Trafikverkets kommande ansökan om tillstånd för vattenverksamhet kommer även villkor för buller att föreslås. De bullervillkor som kommer att meddelas i domen för den sökta vattenverksamheten kommer inarbetas i kontrollprogrammet.

35.17 Efter den genomförda granskningen av järnvägsplanen har Trafikverket valt att ändra teknisk lösning för tunneln. Ändringen har framför allt inverkan på planerad vattenverksamhet. Ändringen innebär att tunneln kommer att byggas som en helt tät betongtunnel, istället för en tunnel med tätad bergbotten vilket får till följd att den färdiga anläggningen inte kommer påverka grundvattnet i området.

Trafikverket kommer inte med anledning av den ändrade tekniska utformningen att ändra järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning då de samlade bedömningarna som miljökonsekvensbeskrivningen redogör för kvarstår. I Trafikverkets tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer en mer fördjupad redovisning ges av bedömd påverkan, konsekvens och planerade skyddsåtgärder. I detta ingår redovisning av beräknat influensområde med och utan planerade skyddsåtgärder.

35.18 Trafikverket har gjort bedömningen att en separat barnkonsekvensanalys inte är nödvändig. Då järnvägen till stor del förläggts i tunnel försvinner barriären som dagens järnväg ger. Järnvägsplanen beskriver tillgänglighet övergripande medan kommunernas detaljplaner omhändertar barnperspektivet i större detalj. Barnperspektivet för byggskedet hanteras i produktionsplaneringen.

35.19 Trafikverket påpekar att beträffande beräkningsmodeller i allmänhet så är det välkänt att sådana innehåller osäkerheter och att förenklingar är nödvändiga för att kunna analysera verkliga förhållanden. Detta är viktigt att beakta vid tolkning av resultaten. För att ge ytterligare input till bedömning av resultaten genomförs ofta känslighetsanalyser.

När det gäller olycksrisker studeras en stor mängd möjliga olycksscenarier, allt från mer vanligt förekommande till mer sällsynta stora olyckor. Dessutom studeras även eventuella katastrofscenarier som är mer teoretiska till sin karaktär och är ofta mer allvarliga än s.k. "värsta fall", eftersom sådana förekommer med mycket låg sannolikhet och empiriska data är därför inte möjliga att finna. Trots detta har sådana olyckor studerats och säkerhetskonceptet har utformas för att kunna hantera dessa.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

35:20 Trafikverket noterar yttrandet.

35:21 Trafikverket genomför fördjupade utrymnings- och brandutredningar för alla fastigheter som påverkas av järnvägsutbyggnaden, däribland Kabeln 6. Dessa är dock inte en del av järnvägsplanen. Trafikverket kommer att säkerställa att brandskydd och utrymningsvägar kan upprätthållas i enlighet med de krav som finns. Brandskydd mot anläggningen analyseras och anordnas i den omfattning som krävs. Utredning görs även avseende Räddningstjänstens möjlighet att göra en räddningsinsats i fastigheten, samt att tillgång säkras avseende brandvatten och räddningsvägar. Samråd med Räddningstjänsten är en del av detta.

35.22 Trafikverket informerar om att det kommer att anläggas skyddsriäl.

35.23 Trafikverket påpekar att det saknas konkret samband mellan "områden som kan behöva bli föremål för säkerhetshöjande åtgärder baserat på resultat från utförda riskbedömningar" och begreppen "skyddszon" respektive "säkerhetszon". "Skyddszon" rör fastighetsbildningen runt, i detta fall, tunneln och syftar till att skydda den från andra, framtida, fastighetsbildningars intrång. "Säkerhetszon" rör säkerställandet av hinderfri passage för spårbunden trafik. I överenskommelsen mellan Sundbybergs stad och Trafikverket definieras vad som gäller för tunnelns skyddszon. Däremot förekommer inte "säkerhetszon" i Trafikverkets utredningsmaterial eller reglering. Det verkar som om begreppet delvis används synonymt med skyddszon i Sundbybergs stads fördjupade riskutredning. Trafikverket har påtalat behovet av att renodla begreppsanvändningen i Sundbybergs stads samrådshandling för att undvika missförstånd och eventuella justeringar bör vara gjorda till den version som är aktuell i detaljplanens granskningsskede. De skyddsåtgärder som anges i järnvägsplanen är sådana som behövs för att begränsa påverkan på omgivningen till följd av den utbyggda järnvägsanläggningen och som blir bindande för Trafikverket att genomföra när planen vinner laga kraft. Åtgärder som ligger inom Sundbyberg stad att genomföra inom ramen för detaljplanen ansvarar Sundbybergs stad för. De bägge planeringsprocesserna är samordnade när det gäller många frågor och aspekter, men innehållet i planerna är inte identiskt.

35.24 Trafikverket informerar om att ersättningsboenden ej kommer att vara aktuellt för de nybyggda och kommande bostäderna inom Kv Fabriksparken, då fastigheterna ej är placerade i direkt anslutning till järnvägsanläggningen och är nybyggda/kommer att uppföras och har därmed inte en låg kvalitet på ljudisolering mot utemiljö. Trafikverket kommer att kontinuerligt kontakta Skandia Fastigheter för information om järnvägsarbetena.

35.25 Spåren förläggs på fast mark på motsvarande sätt som befintlig järnvägsanläggning. Vibrationerna förväntas inte öka jämfört med idag.

35.26 Trafikverket har efter järnvägsplanens granskning ändrat teknisk lösning för tunneln. Ändringen innebär att tunneln kommer att byggas som en helt tät betongtunnel, istället för en tunnel med tätad bergbotten.

När produktionsplanering för en byggetapp genomförs så kartläggs vilka områden som kan komma att bli störda av buller, vilka åtgärder som kommer vidtas och produktionsmetoder som kan väljas. Närmare byggstart så genomförs informationsinsatser för de som förväntas att bli påverkade av buller.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

Beroende på om störningen orsakas av luftljud, stomljud eller vibrationer så gäller olika riktvärden och olika hanteringar av hur man kan minska störningen.

35.27 Trafikverket informerar om att gatu- och vägsystemet längs hela arbetsområdet för järnvägsanläggningen i Solna och Sundbyberg kommer att påverkas i stor omfattning av byggarbetena, dels av fysiskt ianspråktagande av mark för arbetsområden och dels av byggtrafiken samt av trafikomläggning. Byggarbetena kommer även innebära påverkan på biltrafiken samt för gång- och cykelvägar. Det kan röra sig om både avstängning av gator och omläggning av trafik liksom begränsad möjlighet för parkering. Trafikverket kommer i god tid innan att informera om planerade avstängningar.

Trafikverket har i kontrollprogram tillsammans med berörda kommuner kommit överens om vilka riktvärden samt vilken hantering som ska gälla vid hantering av bullrande arbeten.

35.28 Trafikverket informerar om att vissa arbeten kan komma att ske i anslutning till byggnader som då riskerar att inte fullt ut kunna användas. Under byggskedet kommer vägar att stängas av i kortare eller längre perioder vilket kommer att påverka framkomligheten och tillgängligheten negativt. De fastighetsägare, boende eller näringsidkare som påverkas kommer att i god tid innan bli informerade om möjliga åtgärder för att begränsa eventuella olägenheter.

35.29 Utbyggnaden av Mäljarbanan kommer att kräva omfattande transporter av berg- och jordmassor samt byggmaterial. Transporterna kommer ske under hela byggskedet. Inför genomförandet kommer projektet att upprätta en masshanteringsplan som beskriver hur de berg- och jordmassor som uppstår vid byggandet ska hanteras. Exakt hur byggtrafiken ska trafikera vägarna bestäms i samråd med kommunerna innan byggnationen startar. Byggtrafiksstråken kommer att variera under byggskedet. Byggtrafiken från norra delen av Sundbybergstunneln leds generellt norrut medan byggtrafik från södra tunneln leds söderut. I takt med att produktionsplaneringen fortskrider kommer ytterligare behov av byggvägar och transporter identifieras. Berörda kommer informeras i god tid.

35.30 Trafikverket har under hösten 2020 delgivit Skandia Fastigheter information om placering och utformning av tillfartsramp till tunnelmitt på Esplanaden. I samband med att detaljprojekteringen och produktionsplanering kommit längre kommer Trafikverket att kunna ge mer information.

Yttrande nr 36

Sundbybergs Stadshus AB
Sundbyberg Lönnen 7
Sundbyberg Ängen 1
C/O FASTIGHETS AB FÖRVALTAREN
174 07 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

36.1 Bolagskoncernen Sundbyberg stadshus AB framför att de inte fått inbjudan till granskning av järnvägsplanen, enligt den försändelse som Trafikverket hänvisar till.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



Detta uppdagades dock under granskningstiden och Sundbyberg stadshus begärde och fick förlängd granskningstid till 16 juni.

36.2 Sundbybergs stadshus AB betonar i yttrandet att ytorna för permanent och tillfälligt nyttjande måste ses över i detalj utifrån de ingångna avtal och överenskommelser som hittills träffats mellan Trafikverket och staden. Utöver detta behöver tiden för det tillfälliga nyttjandet ses över kontra de ingångna avtalen och överenskommelserna som gjorts.

36.3 Sundbybergs stadshus AB framför att den beräknade byggstarten 2024 är en förskjutning vilket får konsekvenser för bolaget. Såväl markägandet samt tidpunkten för kommande utveckling av området påverkas av tidsförskjutningen. Sundbybergs stadshus AB framför att ett nära samarbete med Trafikverket är nödvändigt för att omhänderta frågan gällande hur konsekvenserna ska hanteras.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

36.1: Trafikverket har blivit informerade att Sundbyberg stadshus AB ej mottagit det rekommenderade brev som skickats ut av Trafikverket. Trafikverket har följt upp med leverantören (PostNord) och det finns registrerat att brevet har levererats till mottagaren. Trafikverket har förlängt remisstiden enligt önskemål från Sundbyberg stadshus AB

36.2: Avtal kommer att tecknas för permanenta och tillfälliga ytor i enlighet med järnvägsplanen.

36.3: Trafikverket och Sundbyberg stad har redan idag ett nära samarbete. Trafikverket ser positivt på ett fortsatt nära samarbete bland annat med avseende på byggtider för respektive part.

Yttrande nr 37

Fastighets AB Förvaltaren
Sundbyberg Ekdungen 1
Sundbyberg Kapellet 9
Sundbyberg Muraren 5
Sundbyberg Posten 12
Box 7510
174 07 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

37.1 Information om granskningen



Fastighetsägaren framför att det rekommenderade brev som ska ha skickats från Trafikverket till Förvaltaren i egenskap av sakägare inte har nått fastighetsägaren. Koncernen Sundbybergs stadshus AB har utifrån den uppkomna situationen hos Trafikverket begärt förlängd remisstid för samtliga berörda koncernbolag, inklusive Fastighets AB Förvaltaren. Remisstiden förlängs till och med den 16 juni 2020.

37.2 Boendemiljö under byggtiden

Fastighetsägaren framför att fasadlivet för husen på bl.a. fastigheterna Posten 12, Kapellet 9 och Muraren 5 kommer att ligga dikt an den kommande schakten för byggarbetsplatsen vilket de anser kommer att medföra stor påverkan på hyresgästernas bostadsmiljö och lokalhyresgästers verksamhet. Fastighetsägaren förutsätter att Trafikverket tillgodoser alla parametrar för god verksamhets- och boendemiljö bl.a. tillgänglighet, buller, vibrationer, dygnsvila så att verksamheter kan finnas kvar och verka på ett bra sätt och att våra hyresgäster kan bo kvar och ha en boendemiljö där vardagen fungerar. Fastighetsägaren förutsätter även att en god och nära dialog med Trafikverket för att kunna hantera de störningar och krav på ersättning och/eller kompensation som kan komma från våra bostads- och lokalhyresgäster. Fastighetsägaren önskar få kunskap om hur Trafikverket arbetar för att minimera eller undvika störningar och försämringar av boende- och verksamhetsmiljön för fastigheterna Posten 12, Kapellet 9 och Muraren 5 under driftskedet.

37.3 Dränering av fastigheter

Fastighetsägaren framför att det är nödvändigt att Trafikverket utför ny dränering av fastigheter samt bygger nya ledningar till/från huset eftersom järnvägens konstruktion, skyddsområde och servitut kommer att ligga i anslutning till flera av deras huskroppar. Det behöver även tydliggöras och garanteras att fastighetsägaren även i framtiden ska kunna underhålla och drifta sina byggnader med tillhörande ledningar m.m. på motsvarande sätt och till samma kostnad som idag.

37.4 Byggtiden

Förvaltaren framför att tiden som väg/gata/torg-miljö är uppgrävd bör minskas.

37.5 Ekdungen

Förvaltaren framför att innan utbyggnaden påbörjas behöver avtal upprättas mellan Trafikverket, Sundbyberg stad och Förvaltaren avseende rivning, återskapande samt ersättning för de garage inom kvarteret Ekdungen som Trafikverket avser riva.

Fastighetsägaren önskar även att tillsammans med Trafikverket skapa en kreativ och vacker miljö för kvarteret Ekdungen, bl. a genom utformning/gestaltning av bullerplanket som kommer att finnas mellan järnvägen och fastigheten.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

37.1: Trafikverket har blivit informerade att Fastighets AB Förvaltaren ej mottagit det rekommenderade brev som skickats ut av Trafikverket. Trafikverket har följt upp med leverantören (PostNord) och det finns registrerat att brevet har levererats till mottagaren. Trafikverket har förlängt remisstiden enligt önskemål från Förvaltaren.

37.2: Trafikverket arbetar aktivt med omgivningspåverkan och omgivningskontroll för att minimera den påverkan byggandet av järnvägsanläggningen kan få på kommunmedborgare, berörda kommuner och näringsliv. Att förebygga skada och skademinimera så mycket som möjligt för tredje man är en övergripande målsättning för program Mäljarbanan. Dialogen med fastighetsägaren kommer att fortgå under projektets genomförande och Trafikverket önskar precis som fastighetsägaren en god och nära dialog.

37.3: Trafikverket har gjort bedömningen att Förvaltaren kommer kunna underhålla sina fastigheter med likvärdiga förutsättningar i framtiden efter att järnvägsutbyggnaden är klar och i drift. Trafikverket vill dock framföra att det inte är Trafikverket som äger angränsande mark utanför fastigheten som behövs för sedvanligt underhåll och drift av byggnaderna. Det är fastighetsägarnas egna ansvar att underhålla sina fastigheter och ombesörja eventuell nödvändig dränering.

37.4: Även Trafikverket kommer att arbeta för att minimera tiden för störande arbeten.

37.5: Trafikverket avser att avtala med berörda fastighetsägare om den mark som i järnvägsplanen är utlagd med permanent och tillfälligt markanspråk innan marken tas i anspråk. Trafikverket ersätter mark för permanent och tillfälligt nyttjande i enlighet med gällande lagstiftning.

I det fortsatta arbetet med projektering och produktion av anläggningen kommer Trafikverket ta med sig Förvaltarens erbjudande om att delta aktivt i utformningen av bullerskyddsplank och den gårdsmiljö som bildas mellan järnväg och fastighet.

Yttrande nr 38

Statens Geotekniska Institut
Olaus Magnus Väg 35
581 93 Linköping

I yttrandet framförs följande:

38.1 SGI hänvisar till tidigare lämnat yttrande daterat 2017-03-30.

SGI har inga kvarstående synpunkter.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



38.1 Trafikverket har mottagit informationen från Statens geotekniska institut och den kommer att tas omhand i den kommande detaljprojekteringen av anläggningen.

Yttrande nr 39

Sundbybergs Stad
172 92 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

39.1 Sundbybergs detaljplan ny stadskärna

Sundbyberg framför att Trafikverket allt för knapphändigt redogör för den pågående stadsutvecklingen i anslutning till järnvägstunneln och inom den samverkan som staden och Trafikverket arbetar med. Staden framför att de ser problem med stora delar av den planerade stadsutvecklingen om järnvägen byggs enligt föreslagna järnvägsplaner och därmed ekonomiskt bortfall. Staden poängterar att marken i direkt anslutning till tunneln är en viktig del för staden som helhet. Därför anser staden att Trafikverket i samarbete med staden behöver göra ett omtag som utgår från medfinansieringsavtalets innehåll och fördelning av ansvar.

39.2 Ledningsomläggningar

Sundbyberg framför att de ledningsomläggningar som Trafikverket planerar för att möjliggöra tunnelbygget kommer att begränsa möjligheten att exploatera inom den centrala stadskärnan. För att kunna utveckla stadskärnan kommer staden att behöva bygga ut ett nytt dagvattensystem och Sundbyberg anser att det med Trafikverkets nuvarande planer inte finns plats för detta.

39.3 Byggtiden

Sundbyberg framför oro för de långa genomförandetiderna för utbyggnaden av Mäljarbanan. För att minimera störningar behöver Trafikverket arbeta för att förkorta genomförandetiderna.

39.4 Järnvägsplanen och MKBs samstämmighet

Sundbyberg framför att järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen inte säger samma sak, exempelvis redogörs för olika byggmetoder enligt staden.

39.5 Vatten

Sundbyberg framför att Trafikverkets handlingar på ett tydligare sätt måste redogöra för vilken påverkan järnvägsanläggningen har på den omgivande staden i fråga om vatten, exempelvis grundvatten, ytvatten samt separering av ledningssystem för spill- och dränvatten. Frågorna är av stor vikt för staden för att kunna säkra krav på rening.

39.6 Samverkan

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

Sundbyberg framför att samverkan behöver utgå ifrån en ömsesidig förståelse för respektive parts intressen men också utifrån att hitta en optimal balans mellan tekniska lösningar, kostnader för intrång och möjlighet till positiv markanvändning. Det är extra viktigt för staden att ha en fortsatt dialog kring kostnader för staden och olägenheter för invånarna. Sundbyberg och Trafikverket behöver gemensamt analysera och utveckla de gemensamma samarbetsforum som finns för att åstadkomma ett gott resultat för båda parter som ligger i linje med ingångna avtal.

39.7 Buller

Sundbyberg undrar om högre skärm än 4 m har utretts vid fastigheten Ekdungen 1 för att minska de beräknade bullernivåerna på förskolegården, i förskolan inomhus i de berörda bostäderna samt vid bostädernas uteplatser.

Sundbyberg framför även att buller under byggskedet behöver redovisas tydligare i handlingarna

39.8 Ytvatten grundvatten och översvämning

Sundbyberg stad anser att den skyfallsmodell som Trafikverket har använt sig av har för dålig detaljeringsgrad. Staden anser att Trafikverket har ett ansvar för att inte försämra översvämningssituationen jämfört med dagens läge. Staden hänvisar till sin egna pågående skyfallsutredning samt att frågan är mellankommunal och måste lösas tillsammans med Solna stad

39.9 Grundvattenpåverkan och sättningsproblematik

Sundbyberg framför att det behövs ytterligare utredningar i Trafikverkets handlingar som påvisar eventuell grundvattenpåverkan. Det finns idag sättningsproblematik i centrala Sundbyberg som inte får förvärras. Trafikverket måste visa på att detta inte sker och tillsammans med staden hitta lämpliga lösningar.

39.10 Anslutningspunkter Duvbo

I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att vissa anslutningspunkter kommer att förses med oljeavskiljare. Staden saknar motiv till varför inte alla i södra Duvbo förses med oljeavskiljare.

39.11 Kontrollprogram

Sundbyberg vill se att ett kontrollprogram upprättas för kontroll av dag- och dränvatten i driftskedet.

39.12 Separering av dag- och spillvatten

Sundbyberg framför att det är viktigt att järnvägsanläggningen inte motverkar en framtida separering av dag- och spillvattenledningsnätet. En separering av nuvarande kombinerade nät ska planeras in i lämpliga ytor, exempelvis inom skyddszonen. Staden anser att formuleringar om detta ska in i järnvägsplanens handlingar och att plankartorna inte ska omöjliggöra detta.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

39.13 Naturvärde, djur-växtliv och biologisk mångfald

Sundbyberg förväntar sig att Trafikverket följer upp åtgärder kring skyddsvärda träd med staden samt redovisar kompensationsåtgärder. Då staden inte anser att Ekbacken är en lämplig placering av etableringsyta förväntar sig staden att Trafikverket tydligare redovisar hur detta ska gå till samt eventuella kompensationsåtgärder.

39.14 Alléer

Sundbyberg framför att det är viktigt att åtgärder vidtas i centrala Sundbyberg för att kompensera för de alléer som försvinner

39.15 Risk och säkerhet

Sundbyberg framför att de ställer sig tveksamma till de begränsningar som redogörs i Planbeskrivningen kap 9.1.5 och som begränsar möjligheten till mindre byggnader ovan tunneln för café- och kioskändamål. Sundbyberg anser att den begränsningen inte motiveras i vare sig miljökonsekvensbeskrivningen eller underlagsrapporter och gör i detta avseende en annan tolkning av begreppet "stadigvarande vistelse" än projekt Mälarbanan. Därför är Sundbyberg starkt kritiska till att Trafikverket går vidare med att begränsa möjligheten till byggnation i planbeskrivningens avsnitt 9.1.5 med formuleringen "Byggnaderna får dock av säkerhetsskäl inte användas för stadigvarande vistelse, såsom exempelvis kiosk med försäljning".

39.16 Risk och säkerhet

Staden försvarar möjligheterna till markutnyttjande ovan och bredvid tunneln med hänvisning till underlagsrapport "Risk och säkerhet", avsnitt 5.3.1.2, och där man tolkar redovisningen som att "riskerna...[inte]...kan...anses vara annat än försumbara" och att de "kommer förbli så även om persontätheten på tunneltaket skulle vara något förhöjd under delar av dygnet".

39.17 Beskrivning byggskede miljökonsekvensbeskrivningen

Sundbyberg anser att Trafikverket visar höga ambitioner avseende information och hantering av uppkomna problem under byggtiden, men att det saknas tydliga konkretiseringar avseende vad som kommer att drabba boende och vistande personer samt näringsverksamheter. I miljökonsekvensbeskrivningen saknas det sociala perspektivet kring påverkan på sundbybergarna. Sundbyberg önskar se detta perspektiv i en omarbetad miljökonsekvensbeskrivning liksom en redogörelse för hur Trafikverket avser att hantera påverkan under byggtiden

39.18 Informationsinsatser byggtiden

Sundbyberg framför vikten av god och fungerande kommunikation under byggtiden till boende, resande och verksamhetsutövare

39.19 Passage av järnvägen byggtiden



Det är viktigt för Sundbyberg att mobiliteten för sundbybergarna säkerställs på ett tillgängligt och tryggt sätt under byggtiden. Staden framför att det därför är mycket viktigt att säkerställa att passagen av järnvägen i höjd med Stationsgatan säkerställs under hela byggtiden samt att den hålls öppen med ramper och hissar under samtliga perioder.

39.20 Placering av entréer

Sundbyberg framför att placering av entréer och utbyggd järnvägsanläggning bör ses över då situationen är oklart beskriven på sid 60 i planbeskrivningen.

39.21 Förebyggande åtgärder under byggtiden

Sundbyberg anser att handlingarna inte redogör för hur Trafikverket avser hantera förebyggande åtgärder under byggskedet och att det bör framgå hur Trafikverket avser att agera proaktivt för att minimera påverkan och olägenheter som kan uppstå i samband med byggnationen.

39.22 Spont längs järnvägen byggtiden

Sundbyberg framför att den tillfälliga spont som planeras under byggtiden inte finns redovisad i järnvägsplanens handlingar och att den samt dess konsekvenser behöver framgå. Sundbyberg framför att det tydligt behöver framgå att sponten är tillfällig och att Trafikverket ska ta bort den efter byggskedet. Staden framför att sponten bildar ett hinder för vatten att passera samt att den begränsar möjligheten att placera ledningar i ytan bredvid, vilket staden inte ser möjlighet till att kunna acceptera.

39.23 Redogörelse för byggtiden

Sundbyberg anser att järnvägsplanens redogörelse för byggtiden inte ger en komplett bild av hur trafiken kommer att fungera under byggtiden samt hur angöring och tillgänglighet ska lösas. Sundbyberg anser att järnvägsplanen måste kompletteras med detta.

39.24 Stationshuset benämning

Sundbyberg framför att i handlingarna används olika begrepp, ibland stationshus och ibland stationsbyggnad. Sundbyberg framför att detta bör tydliggöras och stadens förslag är att den byggnad AMF ska bygga benämns stationshus och den del som är direkt kopplad till spärrelinjen benämns stationsuppgång.

39.25 AMF Fastigheters byggnad/nytt stationshus

Sundbyberg stad anser att den byggnad som AMF avser att bygga måste synas i både text, bild och i övriga handlingar då den utgör ett inslag i stadsmiljön som måste hanteras med järnvägsanläggningen.

39.26 Östra stationsentrén Lilla Alby/Solna Business Park



Sundbyberg stad framför att de uppmuntrar en lösning där stationsentrén mot lilla Alby och Solna Business Park är öppen för allmänheten.

39.27 Västra plattformanslutningen

Sundbyberg framför att det i järnvägsplanen inte framgår om den västra plattformanslutningen är försedd med en eller flera entréer på ytan. Sundbyberg anser att det vore mycket bra för flöden och helheten i området med flera entréer.

39.28 Skyddszon

Sundbyberg framför att den skyddszon som finns redovisad i planhandlingarna inte stämmer överens med avtalet mellan Sundbyberg och Trafikverket. Det redovisade servitutet på 5 m från markytan ovan tunneln framgår exempelvis inte av avtalet. Sundbyberg framför att en fortsatt dialog behövs mellan parterna inför en reviderad järnvägsplan.

39.29 Behov av ny granskning

Utifrån lämnade synpunkter på granskningshandlingarna anser Sundbyberg att granskningsförfarandet behöver göras om. En avgörande fråga är att varken plankartor eller bilagor tar ett nytt stationshus (kombinerat kontor- och stationshus) i beaktande, vilket staden anser är ohållbart.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

39.1: Järnvägsplanen är upprättad enligt Trafikverkets bedömning av gällande förutsättningar i planarbetet. Utifrån detta är planhandlingarna upprättade med förutsättningen att utgå från befintligheter samt gällande och antagna detaljplaner. Trafikverket har i arbetet med järnvägsplanen haft en nära dialog med Sundbyberg stad och samordning mellan järnvägsplan och framtida detaljplaner görs. Trafikverket bedömer att den framtagna järnvägsplanen ej motverkar en utveckling av staden.

39.2: Järnvägsplanen redovisar inte läge för ledningsomläggningar. I det underliggande projekteringsarbetet har man säkerställt att det är möjligt att flytta befintliga ledningar. Hittills har arbete utgått från beslutade förutsättningar, men det pågår en dialog med Sundbybergs stad för att hitta permanenta placeringar av ledningar som inte påverkas av framtida bebyggelse i området.

39.3: Trafikverket arbetar kontinuerligt med att effektivisera och optimera produktionen. Byggandet av tunnlar genom en stadskärna med bibehållen järnvägstrafik är dock komplicerat och tidskrävande. Det är viktigt att säkerheten för byggarbetarna och invånarna säkerställs, liksom att trafikeringen bibehålls.

39.4: I Trafikverkets detaljprojektering av anläggningen kan förändringar av byggmetoden ske, under förutsättning att miljökonsekvenserna ej försämras jämfört med bedömningarna i miljökonsekvensbeskrivningen. I de handlingar som redovisades vid

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

granskningen av järnvägsplanen utgick järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen från samma byggmetod.

Trafikverket har dock i den fortsatta detaljprojekteringen valt att byta byggmetod och bygga tunnlar och tråg med sluten betongbotten, vilket innebär vissa ändringar av markanspråken. Detta kommer att redovisas vid en kompletterande granskning av järnvägsplanen våren 2021.

39.5: Trafikverket kommer i ansökan till mark- och miljödomstolen redogöra för de tillståndspliktiga arbeten avseende påverkan på grundvatten som behöver utföras. I slutskedet (den permanenta anläggningen) har Trafikverket gjort bedömningen att ingen påverkan på grundvattnet kommer att ske. I järnvägsplanens handlingar hanteras inte kommunens ledningssystem, utan Trafikverket utgår från att redogörelse för detta sker i kommunens kommande detaljplan. En kontinuerlig dialog och samordning sker dock mellan Trafikverket och Sundbyberg stad avseende vattenfrågor.

39.6: Trafikverket noterar synpunkten och håller med om att de gemensamma samarbetsforumen gemensamt behöver analyseras och utvecklas.

39.7: Trafikverket har i detta skede inte utrett högre skärm än 4 m då Trafikverkets bedömning är att en högre skärm ej ger önskvärd effekt utifrån fastigheten och husens placering. Ytterligare underlag avseende resultat från bullerutredningen återfinns i miljökonsekvensbeskrivningen.

Inom ramen för entreprenadarbetenas miljöuppföljning kommer det att tas fram ett Kontrollprogram Miljö i byggskedet. Detta program kommer att beskriva vilka krav/riktvärden som ska innehållas samt redogöra för de åtgärder som ska genomföras vid exempelvis överskridande av riktvärden för byggbuller och vibrationer.

39.8 Trafikverket anser att Sundbyberg tillsammans med Solna stad behöver ta ansvar för eventuell översvämningsproblematik i samband med exploatering av markområdena runt järnvägen. Trafikverket har utrett konsekvenser för omgivningen vid skyfall till följd av ny järnvägsanläggning. Trafikverket anser att den skyfallsmodell man använt sig av är tillräcklig för det syftet. För områden där risk för ändrade konsekvenser identifierats har åtgärder planerats för att förhållandena inte ska försämrats till följd av den nya järnvägsanläggningen. Trafikverket finns tillgänglig och är behjälplig med underlag och expertkompetens där det är möjligt, men det är kommunerna som genomför stadsutbyggnaden och därmed kan påverka marknivåer etc.

39.9: Trafikverket kommer i kommande ansökan till mark- och miljödomstolen redogöra för eventuell grundvattenpåverkan i samband med byggande av tunnlar. Trafikverket har dock gjort bedömning att i driftskedet kvarstår ingen påverkan på grundvattnet.

39.10: Trafikverket har gjort bedömningen att det vid markspåren förbi Duvbo endast behöver hanteras avvattning av dagvatten, till skillnad från övriga anslutningspunkter som hanterar fler vattentyper, där av har två av anslutningspunkterna ej försetts med oljeavskiljare. Vid dessa anslutningspunkter kommer dock en avstängningsventil att monteras. Det möjliggör att vid händelse av brand eller olycka med farligt gods så kan

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

avstängning och uppsamling av förorenat vatten ske inom området innan det släpps till recipient

39.11: Trafikverket har för avsikt att till tillsynsmyndigheter inkomma med kontrollprogram för dag- och dränvatten från järnvägsanläggningen i driftskede.

39.12: Trafikverket har mottagit informationen från Sundbyberg att framtida separering av dag- och spillvattennät kan vara nödvändig för att möjliggöra stadsutbyggnaden. Trafikverket anser dock att detta inte påverkar utformningen av järnvägsplanen utan frågan behöver hanteras i dialogen mellan Trafikverket och staden.

För eventuell placering av ledningar eller anläggningar inom tunnelns skyddszon behöver tillstånd för detta sökas hos Trafikverket.

39.13: I den kommande produktionsplaneringen kommer Trafikverket föra en dialog med Sundbybergs stad avseende skyddsvärda träd samt förslag på kompensationsåtgärder. I detta ingår även dialog avseende Ekbacken.

39.14: Trafikverket kommer att föra dialog med Sundbyberg avseende kompensation för alléer som tas bort inom centrala Sundbyberg.

39.15: Det Sundbyberg stad uppfattar som begränsningar har utgjort ingångsvärden i projekt Mälarbanans miljökonsekvensbeskrivning, riskarbetet inkluderat, d.v.s. det har varit en förutsättning. Detta anges även i underlagsrapport Risk och säkerhet, avsnitt 1.3. Trafikverket menar att denna begränsning ligger i linje med "avtalet" och har varit en förutsättning för utredningarna som genomförts inom ramen för MKB. Där anges även att det erfordras ytterligare riskutredningar för att kunna försvara tillkommande byggnader och/eller verksamheter. Då en olycka i tunneln under olyckliga omständigheter kan leda till en masskadesituation, kan det finnas anledning att i så hög utsträckning som möjligt begränsa en förtätning med personer som vistas direkt ovan tunneltaket, särskilt om det är mer än tillfälligt. Trafikverket finner det därför inte lämpligt att uppföra byggnader ovan tunneltaket eller att utforma markanvändningen så att den uppmuntrar till stadigvarande vistelse (avsnitt 9.2, underlagsrapporten). Underlagsrapporten kan således inte användas för att motivera byggnation på tunneltaket/överdäckningen. Om sådan byggnation planeras i framtiden krävs kompletterande riskanalys. Förutsättningarna i järnvägsplanens har även utgjort en utgångspunkt vid samråd med Länsstyrelsen om säkerhetsfrågor.

39.16: Trafikverket delar inte uppfattningen om att risknivån till följd av föreslagen exploatering och markanvändning från Sundbybergs stad är försumbar. Vid en olycka med olyckliga omständigheter, förvisso med mycket låg sannolikhet, finns en fara för ett mycket stort antal omkomna och skadade. Denna situation är sällan förekommande i modern stadsutveckling och är en anledning till att bebyggelse ovan tunneltak längs trafikleder där farligt gods transporteras utan restriktioner tillåts. En sådan riskbild kan stå i konflikt med hållbar stadsutveckling och behöver tas på allvar. Alla inblandade intressenter behöver bidra att så långt det är praktiskt och ekonomiskt rimligt försöka reducera denna risk.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mälarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

39.17: Miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen är godkänd av Länsstyrelsen (2020-02-19) och Trafikverket har ej för avsikt arbeta om denna handling. Information och hanteringen av uppkomna problem under byggtiden är en viktig fråga och Trafikverket kommer kontinuerligt att arbeta vidare med detta tillsammans med Sundbyberg i takt med att produktionsplaneringen fortskrider.

39.18: Trafikverket håller med och ser fram emot ett gott samarbete avseende informationsinsatser under byggtiden.

39.19: Trafikverket kommer att verka för att befintliga passager ersätts av tillfälliga passager med minst samma fysiska tillgänglighet som gäller för den aktuella passagen idag, dock är det Trafikverkets målsättning och ambition att alla passager ska vara tillgängliga för alla oavsett funktionshinder

39.20: Planbeskrivningen s 60 beskriver byggskedet, dvs det är ej den färdiga anläggningen som beskrivs. I Planbeskrivningens kapitel 5.3.4 redogörs för stationen i Sundbyberg på en översiktlig nivå. Hur den slutliga anläggningen exakt kommer att utformas sker i samarbete mellan Sundbyberg, Trafikförvaltningen och Trafikverket.

39.21: Redogörelse för förebyggande åtgärder på denna nivå är normalt sett inte möjligt att redogöra för i ett så tidigt skede som en järnvägsplan. Under projektets fortsatta planering inför kommande entreprenader, kommer dock detta vara en viktig fråga att beakta.

39.22: Järnvägsplanen redogör för den permanenta anläggningen samt för den mark som krävs tillfälligt för byggnationen. Den tillfälliga sponten som kommer att krävas längs med järnvägen under byggtiden redogörs därför inte i detalj utan den omfattas i de ytor för tillfälligt markanspråk som redovisas i järnvägsplanen. Trafikverket kommer att tillse att sponten inte utgör ett hinder för vattenflödet efter genomförd byggnation.

39.23: Trafikverket redogör i järnvägsplanen för ytor som krävs under byggtiden, men den detaljerade produktionsplaneringen har ännu inte kommit så långt att man i järnvägsplanen redogör för hur trafiken och angöringar ska lösas. Detaljering tas fram i Mäljarbanans produktionsplanering. Trafikverket ser att Sundbyberg stad kontinuerligt får aktuell information.

39.24: Trafikverket har tillsammans med Sundbyberg startat upp ett arbete med att hitta gemensamma benämningar för de byggnader som avses uppföras i området.

I järnvägsplanen redovisas det utrymme som krävs för drift och underhåll av järnvägsanläggningen, inte Sundbybergs stad planerade byggnad.

39.25: Trafikverket utgår från befintligheter samt gällande och antagna detaljplaner som förutsättning vid framtagandet av järnvägsplanen. Då detaljplanen för den nya stadskärnan, där AMFs framtida byggnad ingår, är under framtagande så har den inte utgjort en förutsättning för Trafikverket. Trafikverket beskriver i planbeskrivningen till järnvägsplanen det arbete som kommunen just nu bedriver avseende ny detaljplan för järnvägen samt kringliggande kvarter.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

39.26: Trafikverket noterar yttrandet och informerar om att Trafikverket har överenskommit om redovisad utformning med Solna stad. Det är möjligt att genomföra en förändring att bygga en passage öppen för allmänheten vid medfinansiering.

39.27: Järnvägsplanen redogör inte på en sådan detaljeringsnivå hur entréerna in till biljetthallen placeras. Detta är ett arbete som pågår tillsammans mellan Trafikverket, Trafikförvaltningen och Sundbybergs stad.

39.28: Järnvägsplanen redovisar det markanspråk som behövs för den framtida anläggningen. Dialog pågår mellan parterna och Trafikverket avser att reglera servitutet i avtal med Sundbyberg.

39.29: Trafikverket har efter genomförd granskning gjort bedömningen att de revideringar av järnvägsplanen som Trafikverket avser göra är så pass omfattande att en granskning baserade på dessa ändringar ska genomföras. Järnvägsplanens reviderade handlingar ställs då ut igen med möjlighet för alla att inkomma med yttranden.

Trafikverket har för järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen utgått från befintligheter samt gällande och antagna detaljplaner och kommer därmed inte inkludera Sundbybergs stationshus vid en ny granskning.

Yttrande nr 40

Stockholms Stad
105 35 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

40.1 Stockholms stad anser att Trafikverkets arbete med järnvägsplanen så långt det är möjligt bör samordnas med stadens pågående detaljplanearbete, och att staden löpande informeras om arbetet med järnvägsplanen. Exempelvis är Trafikverket fastighetsägare till mark utmed järnvägskorridoren, mark vilken kan komma att hamna utanför området för järnvägsplanen. Staden ser gärna att parterna i dialog identifierar och ändra ytorna till lämpligt ändamål i detaljplanen. Vidare framförs det i yttrandet att det är av betydande vikt att frågor i järnvägsplanen vilka berör, eller har följdverkan på den kommande detaljplanen lyfts till staden och hanteras innan planerna antas.

40.2 Stockholms stad planerar bebyggelseutveckling på båda sidor om järnvägen, och anser därför att kopplingarna för gående och cyklister är av särskild vikt för att skapa en sammanhängande och integrerad stadsmiljö. Staden ser även en fortsatt nära dialog som nödvändig för de exploateringsprojekt som påverkas av Mäljarbanans utbyggnad för att säkerställa framdrift.

40.3 Stockholm stad önskar en nära dialog tidigt i processen för att underlätta hanteringen av etableringsytor och byggvägar. Stockholm stad anser att etableringsområden och byggvägar ska minimeras i utbredning och tid. Vid val av platser

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



ska stor aktsamhet tas så att påverkan på stadens anläggningar minimeras. Så långt som möjligt bör etablering ske på mark som kommer att ingå i breddningen av spåren.

I yttrandet framförs en önskan att samordna byggvägar och transport mellan Trafikverket och stadens projekt. För Södra Solvallastaden behöver exempelvis, den i järnvägsplanen föreslagna byggvägen kunna justeras under byggtiden. Staden framför att för de sträckor av Mäljarbanan vilka är belägna i Solna och Sundbyberg bör byggvägar och transporter i första hand hanteras inom respektive kommun.

40.4 Staden framför vikten av att det från Trafikverkets sida sker en samordning med andra större och pågående projekt inom samma område, till exempel utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

40.1: Järnvägsplanen utgår från befintligheter samt gällande och antagna planer. Trafikverket har i arbetet med järnvägsplanen haft en dialog med Stockholms stad och bedrivit samordning mellan järnvägsplanen och framtida detaljplan för Mäljarbanan, något som Trafikverket har för avsikt att fortsätta.

40.2: Planeringen av permanenta gång- och cykelstråk omhändertas i kommunens detaljplanearbete. Trafikverket ser positivt på en fortsatt nära dialog kring framtida exploateringsprojekt som påverkas av Mäljarbanan.

40.3: Trafikverket tydliggör användandet av de tillfälliga nyttjanderätterna och exakta tider i takt med att detaljprojektering och produktionsplanering av projektet fortlöper. Målsättningen är att utifrån minsta möjliga intrång och olägenhet till en skälig kostnad utforma järnvägsanläggningen. Trafikverket har för avsikt att föra en fortsatt dialog gällande hur staden påverkas under byggskedet och samordna aktuella byggvägar där så angivits i bilagan till plankartan.

40.4: Trafikverket för dialoger och samordnar sig med närliggande projekt, såsom utbyggnad av Tvärbanans Kistagren

Yttrande nr 41

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Yttrandet avges tillsammans med förvaltning för utbyggd tunnelbana. I yttrandet framförs följande:

41.1 Övergripande

Trafikförvaltningen önskar ökad samverkan för att tillräckligt säkerställa järnvägens och kollektivtrafiksystemets funktion och hitta lösningar på uppkomna problem. De ser även

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

behov av god samverkan mellan Trafikförvaltningen, Trafikverket, Solna stad och Sundbyberg stad.

41.2 Sundbybergs station inklusive bussterminal

Trafikförvaltningen saknar helhetssynen av projektets påverkan på bytespunkten Sundbybergs funktioner. Trafikförvaltningen håller inte med i det Trafikverket anger gällande att utbyggnaden av järnvägen innebär förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken, t.ex. i bytet mellan buss och pendel. Trafikförvaltningen ser med oro på framkomligheten för busstrafiken i denna viktiga bytespunkt och anser att det ännu inte finns en helhetslösning för busstrafiken som är funktionsmässigt säkerställd, t.ex. saknas värdmöjligheter och reglerplatser.

41.3 Resenärer

Trafikförvaltningen anser att flödesberäkningar för stationerna behöver inkluderas i planhandlingarna och göras utifrån den utformning av stationernas uppgångar som parterna kommer överens om, t.ex. avseende antal spärrlinjer. Redovisning av kapaciteten i stationsmiljöerna inklusive plattformarna saknas. Trafikförvaltningen anser att det behöver utredas vidare och förtydligas om plattformarna klarar framtida flöden och brandsäkerhet så att det går att säkerställa att de blir tillräckligt breda.

41.4 Stationsutformning

Trafikförvaltningen anser att det behöver säkerställas att parterna är överens om att den planerade anläggningen klarar t.ex. framtida resande, säkerhets- och tillgänglighetskrav och att de är möjliga att drifta och underhålla. Exempelvis är den västra plattformanslutningen i Sundbybergs centrum endast ritad som ett markanspråk för stationen, vilket Trafikförvaltningen inte ser är tillräckligt då de vill att biljetthallen i sin helhet är färdigprojekterad för att säkerställa att trafikförvaltningens funktioner inryms.

41.5 Gestaltningsprogram

Trafikförvaltningen uppfattar det som att gestaltningsprogrammet inte har samrått med trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen anser att det finns en risk att det kan låsa möjligheterna att finna gemensamma lösningar på de frågor och utmaningar som kvarstår. Trafikförvaltningen önskar en fortsatt dialog kring utformningen. Programmet bör även kompletteras och förtydligas avseende konst och helhetssyn avseende samordning av utrustningar som berör olika trafikslag och kommun.

41.6 Plattformshöjd

Trafikförvaltningen anser att det råder viss otydlighet om vilken plattformshöjd ytterspåret vid Sundbybergs station kommer att ha. Trafikförvaltningen anser att det vore positivt att välja en gemensam höjd för samtliga tågtyper för att pendeltåg ska kunna ledas till båda plattformsdelarna.

41.7 Säkerhet inom stationerna

I järnvägsplanen anges att vissa entréer kan stängas nattetid. Trafikförvaltningen önskar tydliggörande av vad som avses med nattetid och om det endast är tider när stationen inte trafikeras och det inte finns resenärer i anläggningen. Annars behöver utrymningsituationen beaktas, d.v.s. hur många entréer som kan stängas ned och ändå klara en utrymningsituation.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

41.8 Koppling till tunnelbanan

Trafikförvaltningen påpekar borttagandet av en gångförbindelse under jord mellan pendeltåg och tunnelbanan. Det innebär att bytet mellan pendeltåg och tunnelbana kommer att ske utan klimatskydd, d.v.s. att resenärerna behöver gå upp från tunnelbanan för att komma in i resecentrumet. Trafikförvaltningen vill poängtera vikten av att säkerställa väl utformade kopplingar mellan bytespunktens ingående trafikslag. Trafikförvaltningen förordar att de nuvarande två uppgångarna mot Järnväggsgatan bibehålls och att en tredje trappa öppnas mot stationshuset.

41.9 Entré till Sundbyberg station vid Solna Business Park

Stationsentrén vid Solna Business Park och lilla Alby planeras som en brokonstruktion över samtliga fyra spår med entréer på såväl norra som södra sidan om tråget, vilket innebär att Trafikförvaltningen behöver bemanna två ytterligare spärrlinjer jämfört med idag. Trafikförvaltningen ser att det är bättre med en spärrlinje från bro, vilket även minskar barriären som Mäljarbanan utgör genom att tillåta allmän gång- och cykeltrafik på bron.

Trafikverket och Solna stad har angett att det inte kommer omöjliggöra att en bro med en centrerad spärrlinje byggs i efterhand. Trafikförvaltningen anser att denna lösning bör uppföras från början.

41.10 Buller

Inom planområdet ligger två stationer. Högtalarutrop och buller från underhållsarbeten, exempelvis i samband med grus-, snöröjning och klottersanering, kommer att förekomma. Dessa bullerstörningar uppstår vanligen nattetid då vissa underhållsarbeten måste utföras under trafikfri tid. Trafikförvaltningen anser att denna typ av störning samt bedömning av dess omfattning bör framgå av planen.

41.11 Huvudsta station

Trafikverket har tecknat ett genomförandeavtal med Solna stad om att anlägga en station i Huvudsta. Avtal om detta saknas med Trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen saknar en analys av hur pendeltågen kan trafikera Huvudsta station med anledning av den systempåverkan stationen kan komma att medföra. Trafikförvaltningen ser även att busstrafik till och kring Huvudsta station inte är utredd.

Säkerhet

41.12 Trafikförvaltningen har mellan samråd och granskning fått säkerhetskoncept för bland annat brand för granskning. Flera synpunkter har besvarats med ännu kvarstår klagoranden och överenskommelse om valda lösningar. Trafikförvaltningen önskar att säkerhetskoncepten utvecklas i dialog mellan parterna och överenskoms innan järnvägsplanen beslutas för att säkerställa att planen möjliggör en säker anläggning.

41.13 Befintliga anläggningar och funktioner

I samrådet lyfte Trafikförvaltningen att ombyggnationen av Mäljarbanan kommer att få en stor påverkan på kollektivtrafiken och dess anläggningar och att detta behöver utredas och redovisas i en samlad konsekvensbeskrivning avseende projektets påverkan på olika trafikslag. Trafikförvaltningen ser att detta behöver bifogas till järnvägsplanen.



41.15 Tunnelbanan

I planhandlingarna ingår Underlagsrapport: Risk och säkerhet som hänvisar till säkerhetskoncept som inte ingår i planhandlingarna men som Trafikförvaltningen har fått ta del av. I det koncept som hanterar byggskedet framgår det att det inte räcker med en trappa till det fria från tunnelbanan, utan att en trappa måste byggas om innan gångtunneln under järnvägen tas bort. Det behöver säkerställas att tillräckliga utrymningsvägar kan anordnas från tunnelbanan innan järnvägsplanen antas.

41.16 Tvärbanan

I planbeskrivningens konsekvensutredning på kollektivtrafiken nämns inte Tvärbanan som har många på- och avstigande i området. Trafikförvaltningen anser att planbeskrivningen behöver kompletteras i detta avseende.

41.17 Vändspår

Trafikförvaltningens och Trafikverkets gemensamma åtgärdsvalsstudie Utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm påvisar att operativa vändspår kommer att behövas strax utanför Citybanan och i det gemensamma snittet Tomtebodavägen – Älvsjö.

Trafikförvaltningen önskar att Trafikverket utreder hur planförslaget påverkar möjligheten att vända pendeltåg och om det krävs justerar planen avseende exempelvis spårlayout och signalsystem.

41.18 Avtal och genomförande

Trafikförvaltningen framför att ett genomförandebrev för byggskedet samt avtal för förvaltningsskedet kommer att behöva tecknas mellan parterna innan planen är antagen. En förutsättning för genomförandet av järnvägsanläggningen är att dess skyddszon överlappar med tunnelbanans skyddszon vilket behöver regleras mellan parterna. Vidare behöver parternas ansvars- och kostnadsfrågor i förvaltningsskedet regleras, både för pendeltågsstationen men även för ändrade förutsättningar för trafikförvaltningens befintliga anläggningar.

41.19 Buller

Trafikförvaltningen undrar hur buller under byggtiden kommer att påverka kollektivtrafikresenärerna och önskar en analys och bedömning av detta i planhandlingarna samt eventuella åtgärder vid behov.

41.20 Trafik under byggtiden

Trafikförvaltningen har en pågående dialog med Trafikverket om trafikering under byggtiden, temporär station, temporär flyttbar bro samt möjligheten att trafikera centrala Sundbyberg med busstrafik under byggtiden. Dessa frågor är ännu inte lösta.

41.21 Arenastadslinjen

Region Stockholm planerar för en ny tunnelbanelinje som sträcker sig från Odenplan till Arenastaden. Byggnationen är planerad att starta tidigast år 2020 och kommer att pågå i cirka 8 år. Trafikförvaltningen kommer anlägga en dagvattenledning med två tillhörande nedstigningsbrunnar för avbördning av dränvatten från tunnelbaneanläggningen till befintlig dagvattenledning i det område för byggnationen av det planerade godsspåret.

Det är av stor vikt att samordning sker mellan Trafikverket och Regionen för att utreda hur produktionen kan anpassas så att de kan byggas och fungera parallellt med varandra.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

41.1: Trafikverket ser också att det är viktigt med ett gott samarbete. Trafikverket, Trafikförvaltningen, Solna stad och Sundbyberg stad har undertecknat en samverkansdeklaration för samverkan för bytespunkt Sundbyberg och ser fram emot vidare arbete.

41.2: Trafikverket vill förtydliga att när järnvägen i centrala Sundbyberg förläggs i tunnel frigörs dagens järnvägsmark vilket möjliggör för Sundbyberg stads planering av ytan för bättre tillgänglighet mellan trafikslagen. Sundbyberg stad och Solna stad tar fram detaljplaner för den förändring av städerna som utbyggnaden av järnvägen medför. Trafikverket ansvarar för att återställa de funktioner som påverkas och att uppfylla tekniska krav.

41.3: Trafikverket avser inte att inkludera flödesberäkningar i järnvägsplanen. I systemhandlingen som ligger till underlag för järnvägsplanen har flertalet simuleringar av resenärflöden gjorts för att verifiera stationernas utformning av plattformar, lyftpaket, spårplaner och entréer. Utformningarna har även verifierats utifrån framtida prognoser 2050 och utifrån olika känslighetsanalyser. Känslighetsanalyser avseende ytterligare ökade resenärflöden än prognos 2050 och påverkan vid störda tillfällen som t.ex. att en rulltrappa står still ger slutsatsen att utformningarna klarar detta på tillfredsställande sätt. Utrymning vid brand har studerats på motsvarande sätt. Nästa steg är att detaljutforma stationerna och i det finns möjligheter till förfining utifrån de ramar som järnvägsplanen ger.

I granskning av systemhandling har Trafikförvaltningens synpunkter beaktats, och om de inte omhändertagits i systemhandlingen besvarats med motiv eller beskrivits hur det omhändertas i senare skede. Trafikverket önskar ett fortsatt gott samarbete med Trafikförvaltningen för att nå god funktionalitet och säkerhet.

41.4 En systemhandling har tagits fram som ligger till grund för de ytor som redovisas i järnvägsplanen. Denna redovisar utrymmesbehov utifrån Trafikförvaltningens funktionskrav och Trafikverkets behov för järnvägsdrift. Nästa steg är att detaljutforma stationerna och i det finns möjligheter till förfining utifrån de ramar som järnvägsplanen ger. Järnvägsplanen begränsar inte större utrymmen under plattform eller på plattform, Trafikverket ser därför en robusthet i att klara de ytor som krävs för att få stationer med bra funktionalitet.

41.5. Arbete med gestaltningsprogram har gått hand i hand med projektering av systemhandling, där Trafikverkets uppfattning är att Trafikförvaltningen varit delaktiga i processen. Gestaltningsprogrammets utformning medger fortsatt bearbetning av de samordningsbehov som föreligger.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

41.6. De i järnvägsplan och systemhandlingen redovisade plattformarna är 730mm höga (hög plattform), vilket är anpassat efter pendeltågen. Sundbyberg station är en station för både pendeltåg och regionaltåg, där pendeltågen stannar på innerspårerna och regionaltågen på ytterspårerna. För regionaltågen är det önskvärt med en lägre plattformshöjd. Denna anpassning är möjlig genom att spårerna höjs ca 200mm.

41.7 Detta ska ses som information att de som drifvar stationerna kan välja att stänga entréer vissa tider.

41.8 Trafikverket vill förtydliga att förändringen påverkades av att den tidigare planerade stationen låg inne i tunneln. Utifrån att minska påverkan på omgivningen inklusive tunnelbanan samt för att klara komplexa risk- och säkerhetsfrågor flyttades plattformarna till utanför tunneln. Detta gjorde att en lösning med underjordisk koppling mellan pendel- och regionaltågsstationen och tunnelbanan inte var genomförbar.

Kopplingen mellan pendel- och regionaltåg till tunnelbana blir uppe på markytan och det omhändertas i kommunens detaljplan. Det finns möjlighet till en tredje trappa upp till markytan, detta är en fråga att överenskomma med Sundbyberg stad.

41.9 Utformningen av uppgången har studerats vidare och Trafikverket ser att det är möjligt att ändra utformningen.

41.10 Järnvägsplanen bedömer inte störning från underhållsarbeten på vare sig station eller bana. Dessa störningar hanteras inom ramen för tillsyn från respektive kommun.

Högtalarutrop regleras genom kravställning på stationerna inom ramen för vidare projektering.

41.11 Enligt Trafikverkets Basprognos finns kapacitet att trafikera en station i Huvudsta med pendeltåg. Trafikverket efterfrågar en dialog med Trafikförvaltningen avseende pendeltågens uppehållsbild i Huvudsta för att hitta en optimal trafikering för att även klara de systempåverkande effekterna.

Uppehåll i Huvudsta kan påverka körtiderna för pendeltågen och därmed också deras kanaler i förhållande till regionaltågen Mäljarbanan. Det finns risk att detta i sin tur påverkar behovet av ytterligare ny infrastruktur inom pendeltågssystemet. Detta behöver analyseras vidare för att tydliggöras. Avtal om trafikering behöver tecknas med berörda parter.

För att få plats med fler spår behöver Huvudstagatans bro rivas. Den nya bron planeras bli bredare vilket skapar förutsättningar för Solnas detaljplanearbete. Solna stad tar fram en detaljplan för området och planerar utformningen av vägnätet. Hur busstrafiken kan angöra stationen är en fråga som behöver planeras mellan Solna stad och Trafikförvaltningen

41.12 Trafikverket har förankrat utformningen med bland annat Trafikförvaltningen, Räddningstjänsten och berörda kommuner. Trafikverket kommer fortsatt arbeta med att förfina säkerhetskonceptet.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

41.13 Trafikverket kommer inte uppdatera järnvägsplanen för att inkludera en sådan detaljering men tar med sig detta i kommande arbete.

41.15 För driftskedet har två av varandra fristående utrymningsvägar säkerställts. För byggskedet har tillräckligt med ytor tagits som tillfälligt nyttjande för att kunna uppfylla kravet. Byggskedets säkerhet förfinas i kommande skede och kommer löpande förankras med Räddningstjänsten, kommuner och Trafikförvaltningen.

41.16 Trafikverket noterar yttrandet men ser inte att planbeskrivningen behöver kompletteras med denna information eftersom det inte berör järnvägsutbyggnaden.

41.17 Denna fråga utreds inom Trafikverket och Trafikverket ser att åtgärd behövs. Frågan planeras att omhändertas i intilliggande järnvägsplan för delsträckan Duvbo-Spånga med ett vändspår vid Solvalla, alternativ lösning finns även i Barkarby.

41.18 Trafikverket ser också att avtal behöver tecknas mellan parterna, arbetet med detta är uppstartat.

41.19 Buller under byggtiden regleras inte inom ramen för järnvägsplanen utan inom de byggande delarna av program Mäljarbanan.

Trafikverket krävställer mot respektive entreprenör att planera sin byggverksamhet på ett sätt som minimerar störning, däribland buller, åtgärder beslutas gemensamt av Trafikverket och Entreprenör. Byggmetoder och andra regleringar av åtgärder görs i byggprocessen.

41.20 Trafikverket ser att detta behöver överenskommas i kommande gemensamma arbete.

41.21 Trafikverket ser också att detta behöver samordnas.

Yttrande nr 42

Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

42.1 Länsstyrelsen har inget att erinra mot lokaliseringen enligt den framtagna järnvägsplanen. Länsstyrelsen kommer att få järnvägsplanen för tillstyrkan och bereds då möjlighet att åter lämna yttrande.

42.2 Planen omfattar inga specifikt angivna skyddsåtgärder avseende naturmiljö inom planområdet. Planbeskrivningen redogör dock i avsnitt 5.6.6 för vissa generellt beskrivna kompensationsåtgärder som skyddsåtgärder. Om det krävs skyddsåtgärder bör det i plankartan förtydligas vilka och var dessa krävs.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



42.3 Läsbarheten och därmed förståelsen för påverkan, åtgärder och konsekvenser för särskilt skyddsvärda träd och biotopskyddade alléer/trädrader skulle kunna ses över och om möjligt förtydligas i planbeskrivningen.

42.4 Enligt miljökonsekvensbeskrivningen bedöms utbyggnaden sammantaget medföra små-måttliga negativa konsekvenser för naturmiljön. Planbeskrivningens sammanfattning gör dock gällande att utbyggnaden innebär små negativa konsekvenser för naturmiljön.

42.5 Plankartornas lagrumshänvisning beträffande biotopskydd är fel. Rätt lagrum är 7 kap 11 a § miljöbalken.

42.6 Samrådsredogörelsen bör uppdateras med datum för Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

42.1: Trafikverket noterar yttrandet.

42.2: Skyddsåtgärder som nyplantering och eventuell flytt av träd, som ska kompensera för de alléer och särskilt skyddsvärda träd som kommer behöva avverkas, kommer inte vara möjlig att utföra på trädens ursprungliga plats. Dessa skyddsåtgärder kommer därför behöva utföras på mark som Trafikverket inte har rådighet över och bestämmas i samarbete med berörda kommuner. Närmare beskrivning av kompensationsåtgärderna kan därför inte anges i plankartorna.

42.3: Trafikverket noterar synpunkten och reviderar planbeskrivningen.

42.4: Trafikverket noterar synpunkten och reviderar planbeskrivningen.

42.5: Trafikverket noterar synpunkten och reviderar plankartorna.

42.6: Trafikverket noterar synpunkten och reviderar samrådsredogörelsen.

Yttrande nr 43

Solna stad
Stadshusgången 2
171 86 Solna

I yttrandet framförs följande:

43:1 Solna stad påpekar att det är viktigt att järnvägsplanen tar hänsyn till stadens pågående detaljplanering för både järnvägsanläggningen och den kommande intilliggande bebyggelsen och att planeringen för utbyggnaden av järnvägsanläggningen anpassas därefter. Solna stad anser att det bör exempelvis framgå av avsnittet om Huvudstatunneln att ny bebyggelse ska omge tunneln.

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mälarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



43:2 Solna stad anser att det behöver framgå av järnvägsplanen hur gestaltningen kommer att bli beträffande; bullerskärmar, stödmurar med intilliggande slänter och de ytor i anslutning till järnvägsanläggningen som inte behövs för den framtida Mäljarbanan och som kommer att överlåtas från Trafikverket till staden.

43:3 Solna stad anser att järnvägsplanen ska redovisa att stadens inriktning är att återställa det gång- och cykelstråk med en planskild lösning som idag ligger under Huvudstogatans bro på norra sida av järnvägen och går parallellt med järnvägen till Ankdammsgatan och vidare och som utgår vid byggnationen av Mäljarbanan. Solna stad vill också understryka vikten av att gång- och cykeltunneln under Frösundaleden på norra sidan återställs.

43:4 Solna Stad ifrågasätter placeringen av det föreslagna teknikhuset på den södra sidan intill tunnelmynningen vid Nybodagatan, då den försämrar tillgängligheten till fastigheten Huvudsta 3:27 (som ägs av Vattenfall) och till Solnas kommande bebyggelseområde. Passagen mellan Vattenfalls fastighet och det föreslagna teknikhuset blir trång och staden ser hellre att teknikhuset placeras på den norra sidan av spåren där det finns mer utrymme. Solna stad påpekar att området på den södra sidan är ett riskområde för översvämning och teknikbyggnadens nuvarande placering gör att den riskerar att påverkas om området svämvas över.

43:5 Solna stad framför att det är önskvärt att Trafikverket bevarar den allé som ligger parallellt med järnvägen och sträcker sig från dagens tunnel (Ankdammsgatans G/C-tunnel) under järnvägen till kvarteret Albygård. Det är ett område som Trafikverket avser att tillfälligt nyttja för byggnationen av Mäljarbanan. I detta område finns alléer som omfattas av ett biotopskydd. Solna stad framför att Trafikverket bör vidta kompensatoriska åtgärder om värdefulla träd tas bort. Solna stad anser att träden idag ger ett bra skydd, både visuellt och ljudmässigt, mellan bebyggelsen intill Ankdammsgatan och järnvägen. Allén anses i framtiden, med en utbyggd järnväg, att vara ett än mer viktigt grönt inslag som hjälper till att skapa kvaliteter i gatu- och stadsmiljön längs med denna sträcka.

43:6 Solna stad anser att vattenfrågorna behöver utvecklas i järnvägsplanen. Det behöver klargöras hur förslaget faktiskt påverkar föroreningssituationen för samtliga ämnen i ytvattnet/ dagvattnet och vilken påverkan det får på miljökvalitetsnormerna för recipienterna.

43:7 Solna stad anser att Solna och Trafikverket gemensamt ska ta ansvar för att komma till rätta med risken för översvämningar i området intill södra sidan av dagens tunnelundergång mellan Huvudstafältet och Ankdammsgatan genom att skapa en översvämningssyta eller ett magasin i närområdet.

43:8 Solna stad vill betona vikten av att fortsatt arbeta med att minska den barriär som järnvägen skapar i stadsmiljön. I detta sammanhang vill Solna stad understryka dagens gång- och cykelväg längs med Hedvigsdalsvägen ska förbli en planfri korsning mellan Solnavägen och Ingentingområdet och Solna önskar därför att Trafikverket utreder en



planskild lösning och att korsningen utformas på ett sätt som minimerar markinträdet för att möjliggöra en framtida bebyggelse inom kvarteret Albydal.

43:9 Solna stad vill betona vikten av att det skapas förutsättningar för en trevlig stadsmiljö ovanpå intunnlingen. Det förutsätter att den gatumiljö, utformning av allmän plats, med de funktioner som ska inrymmas där, kan anläggas i enlighet med medfinansieringsavtalet mellan staden och Trafikverket. Allmän plats ska omfatta ytor för angöring till fastigheter, vistelseytor, trädplantering, anläggningar för fördröjning av dagvatten samt åtgärder för att minimera risken för skadliga översvämningar vid skyfall, för att uppfylla myndighetskrav avseende dagvatten och skyfall.

43:10 Solna stad påpekar att Trafikverket i järnvägsplanen redovisar ett markanspråk på tre meter utanför betongkonstruktionen på Huvudstatunneln. Solna stad önskar förtydliganden varför utrymmet behövs eller om behovet kan lösas på annat sätt. Solna stad anser att denna fråga behöver utredas vidare mellan Trafikverket och staden, eftersom det påverkar stadens detaljplanering för den intilliggande bebyggelsen.

43:11 Solna stad framför att de ledningsomläggningar som behöver ske till följd av utbyggnaden av Mäljarbanan behöver även anpassas efter Solna stads bebyggelsestruktur i den pågående detaljplaneringen.

43:12 Solna stad vill understryka vikten av att utbyggnaden av Mäljarbanan inte omöjliggör tillskapande av framtida passager över spåren i Huvudsta. Den barriär som järnvägsanläggningen utgör i stadsmiljön kommer att minska till följd av intunnlingen, men kommer fortsatt att finnas. Det är viktigt att det finns möjlighet att tillskapa bropassager om staden i framtiden önskar det.

43:13 Solna stad framför en oro för de långa genomförandetiderna för utbyggnaden av Mäljarbanan som redovisas i järnvägsplanen. Det är ett stort projekt centralt beläget i Solna, som kommer att skapa stora störningar för både bil-, gång- och cykeltrafiken i Solna under många år. Det gäller exempelvis gång- och cykelstråket vid Ingentingområdet som kommer att vara avstängd i cirka tre år under byggtiden. Solna stad anser att Trafikverket behöver arbeta för att förkorta genomförandetiden för utbyggnaden av Mäljarbanan.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

43.1 Trafikverket önskar tydliggöra att underlaget tillhörande järnvägsplanen baseras på de förutsättningar som gäller för järnvägsplanen och dess miljökonsekvensbeskrivning, dvs de utgår från befintligheter och redan antagna detaljplaner. Järnvägsplanen beaktar ej kommande exploateringar och dess följd effekter. Exploateringen hanteras i detaljplanen och följd effekter hanteras via avtal mellan parterna. Planbeskrivningen beskriver dock övergripande Solna stads planer för att bidra till en helhetsbild av hur området kan komma att se ut i framtiden.

43:2 Järnvägsplanens gestaltungsprogram visar övergripande principer och fördjupas i senare skeden. Detaljprojekteringen sker längre fram och Trafikverket ser fram emot dialog kring detaljutformningen beträffande bullerskärmar, stödmurar mm som fastställs i bygglovhandlingar. Markytor som överläts till staden planeras inom Solna Stads planarbete. Trafikverket ser fram emot att under arbetet med detaljplanen delta i samordning av planförslaget.

43:3 Trafikverket omhändertar frågan i avtalsarbete med Solna stad. Trafikverket har i samarbete med Solna stad tagit fram nya lösningar för gång-och cykelvägar på norra sidan av Huvudstagatans bro samt att gång- och cykeltunnel under Frösundaleden utgår.

43:4 Trafikverket har utrett flera lämpliga placeringar av teknikhuset. Trafikverket justerar järnvägsplanen med ny placering av teknikhuset till den norra sidan av spåren baserat på Solna stads yttrande. Flytten medför ökad risk för påverkan på biotopskyddade träd.

43:5 I den kommande produktionsplaneringen kommer Trafikverket föra en dialog med Solna stad avseende skyddsvärda träd samt förslag på kompensationsåtgärder. I detta ingår även dialog avseende allén vid Ankdammsgatan. Trafikverket planerar att dela med sig av information gällande träd som projektet samlar in, för att underlätta diskussionerna.

43:6 Utbyggnaden av järnvägsanläggningen bedöms inte medföra någon försämring av ekologisk status eller status för enskilda kvalitetsfaktorer, varken i Mälaren-Ulvsundasjön eller Bällstaån. Sammantaget bedöms utbyggnaden medföra små positiva konsekvenser.

Järnvägsanläggningens VA-system ska förses med oljeavskiljare som renar det dag-och dränvatten som bildas i Huvudsta station, Huvudstatunneln, Tråget samt Sundbybergstunneln inklusive Sundbybergs station, från oljeföreningar innan det når recipient.

Det länshållningsvatten som bildas under byggskedet ska renas lokalt genom oljeavskiljning och sedimentation innan det, beroende på föroreningsgrad, släpps ut i recipient eller dagvattensystem. Även andra reningsåtgärder kan bli aktuella.

Järnvägsanläggningens VA-system ska utformas så att utsläpp av drän-eller släckvatten till det kommunala ledningsnätet vid en eventuell brand eller olycka med farligt gods kan stoppas. Förorenat drän-och släckvatten ska beroende på föroreningsgrad antingen pumpas bort för externt omhändertagande (endast tunnlar) eller avledas till kommunalt ledningsnät.

43:7 Trafikverket och Solna hanterar denna fråga i en gemensam arbetsgrupp.

43:8 Trafikverket har utrett möjligheten att bygga en planskild korsning med Hedvigsdalsvägen. Tågtrafiken till Tomtebodan bedöms vara begränsad och hastigheten förhållandevis låg, vilket talar emot behovet av en planskild passage. Trafikverket har dock som ambition att inte bygga nya plankorsningar när nya spår uppförs för att

Granskningsutlåtande rörande järnvägsplan för Mäljarbanan Huvudsta - Duvbo i Solna, Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.



minimera risken för olyckor. Investeringskostnaden för en planskildhet är dock relativt hög och måste ställas mot de nyttor som en planskildhet ger. Trafikverket har gjort bedömningen att nyttorna med en planskildhet inte är tillräckliga och har istället valt att gå vidare med en plankorsning. En planskild korsning är dock fortfarande möjlig att bygga i framtiden om förutsättningar förändras.

43:9 I medfinansieringsavtalet mellan Solna stad och Trafikverket framgår lastförutsättningar. Trafikverket ser också att det är viktigt att detaljera förutsättningar för tunneltaket och avser föra dialog om detta i gemensamma arbetsgrupper.

Angående system för avledning av dagvatten från allmän plats ovanpå intunnlingen behöver Solna stad avtala med Trafikverket. Det är viktigt att skada ej ska uppkomma på järnvägsanläggningens konstruktioner. Även denna fråga avses hanteras i gemensam arbetsgrupp med Solna och Trafikverket.

43:10 Trafikverket förtydligar att det redovisade markanspråket i järnvägsplanen utgår från medfinansieringsavtalet mellan Trafikverket och Solna stad. I avtalet framgår att gränsen för äganderätt, i sidled är 8,5 meter från spårmittpunkt. Ägandet behöver inkludera tunnelns samtliga konstruktionsdelar samt löpande möjliggöra för drift och underhållsåtgärder. Tunnelns ytskikt behöver vara åtkomligt vid behov, det vill säga tunnelanläggningen måste vara möjlig att frischakta. Viktigt är att skydda tunnelkonstruktionen från andra framtida fastighetsbildningars intrång.

43:11 Ledningssamordning mellan Trafikverket och Solna stad hanteras i gemensam mötesserie.

43:12 Det är möjligt att skapa passager över järnvägsanläggningen, men passager över järnvägsanläggningen ingår inte i projekt Mälarbanan och måste tas fram av Solna stad i samråd med Trafikverket. Trafikverket ser positivt på en framtida dialog om passager över järnvägsanläggningen mellan Solna stad och Trafikverkets planeringsavdelning.

43:13 Trafikverkets tidplanerarbete pågår kontinuerligt liksom utredningar för att effektivisera produktionen. Komplexiteten i projektet påverkar genomförandetiden och tidplanen redovisar det vi bedömer kommer att krävas.

För Trafikverket Projekt Mälarbanan den 2021-01-29.

Åsa von Malmborg, projektledare