

Ärendenummer

TRV 2015/87751

PM

Dokumentdatum

2021-08-19



TRAFIKVERKET

Sidor

1(49)

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

Kompletterande granskningsutlåtande

Järnvägsplanens granskningshandling är daterad 2021-02-01. Planen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts enligt 14-17§ Förordning om byggande av järnväg.

Kungörandet har skett 2021-04-26 i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet, 2020-05-01 i Mitt i Bromma, Mitt i Solna och Mitt i Sundbyberg samt 2020-04-26 i Post- och Inrikes Tidningar. Granskningen pågick från 26 april till 30e maj 2021. Granskningstiden uppgick till 31 dagar.

Med anledning av granskningen har 34 yttranden inkommit, vilka numrerats 1 – 34.

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. I de fall yttranden upprepar synpunkter som framfördes i granskningen 2020 refererar Trafikverket till svaret i det granskningsutlåtandet.

Yttrande nr 1

Enheten för bostäder och fysisk planering
Länsstyrelsen i Stockholms län
Box 22067
104 22 Stockholm

I yttrandet (343-19876-2021) framförs följande:

1.1 Länsstyrelsen anser att vårt tidigare beslut om godkännande av MKB kvarstår då denna MKB kan fortsätta ligga till grund för Trafikverkets prövning av planen med hänsyn till innehållet 2–4 kap miljöbalken och samt 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken.

Vi delar Trafikverkets bedömning i att de förändringar som gjorts sedan Länsstyrelsens godkännande av denna MKB kan anses vara marginella. De permanenta markanspråken har i stor utsträckning tidigare konsekvensbedömts som tillfälliga, det är inga eller ringa värden som påverkas av ändringarna och de beskrivningar som finns i denna MKB är så pass generella att de kan anses fortsätta vara relevanta.

Länsstyrelsen tar i detta yttrande inte ställning till om de beskrivna miljökonsekvenserna kan accepteras eller om åtaganden beträffande val av skyddsåtgärder är tillräckliga. Yttrandet berör endast möjligheten till att nuvarande miljökonsekvensbeskrivning kan fortsätta ligga till grund för beslut om fastställande av järnvägsplanens omfattning och utformning.

1.2 I övrigt avstår Länsstyrelsen från att yttra sig i ärendet. (Ärendenummer: 343-27409-2021)

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

1.1 Trafikverket noterar yttrandet.

1.2 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 2

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Avdelningen för räddningstjänst och olycksförebyggande
Enheten för arbete med naturolyckor och beslutsstödsystem
651 81 Karlstad

I yttrandet framförs följande:

2.1 MSB avstår från att yttra sig i ärendet TRV 2015/87751, järnvägsplan för utbyggnad av Mäljarbanan sträckan Huvudsta - Duvbo i Solna.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

2.1 Trafikverket noterar yttrandet

Yttrande nr 3

Sveriges geologiska undersökning

Kiliansgatan 10

225 50 Lund

I yttrandet framförs följande:

3.1 Sveriges geologiska undersökning (SGU) har den 2021-04-21 tagit emot rubricerad remiss. SGU hänvisar till SGUs allmänna riktlinjer.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

3.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 4

Fredrik Selin

I yttrandet framförs följande:

4.1 Jag tycker att man ska förlänga tunneln som nu slutar i höjd med kanalstigen. Dvs att även förlägga biten jag markerat i grönt i tunnel och ej öppet. Detta för att hålla borta buller och minska övriga faror vid så pass tätbebyggt område. Detta skulle även kunna möjliggöra bättre kommunikation och promenadstråk längsmed ån mellan Sundbyberg och Annedal.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

4.1 I järnvägsutredningen utreddes flera lösningar med alternativa utformningar. Vid framtagandet av utformning behöver Trafikverket förhålla sig till flera parametrar så som ekonomi, befintligheter, regelverk och tekniska begränsningar för hela sträckan. Sammantaget har bedömningen föranlett den slutgiltiga utformningen. Trafikverket försäkrar att gällande krav på buller och säkerhet innehålls. Trafikverket har i samarbete med Sundbyberg 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 stadens pågående detaljplanarbete.

Yttrande nr 5

Anders Quant
Kv Tärnan 1
Karlavägen 33
172 76 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

5.1 I PM Ändring efter granskning Huvudsta –Duvbo, under punkt 2.3.1 Bedömning – miljökonsekvenser anges följande ”Under byggskedet kvarstår dock behovet av åtgärder mot skadlig grundvattensänkning”.

Fastighetsägaren önskar återkoppling då han även sänt yttrandet i samband med samråd för vattenverksamhet under 2018. De tidigare lämnade synpunkterna sammanfattas nedan under 5.2.

5.2. Fastigheten Tärnan 1 är grundlagd på lera och känslig för grundvattenpåverkan. Kommande tillståndsgivning av grundvattenbortledning kommer sannolikt att orsaka grundvattensänkning och medföra sättningsskador på fastigheten. Sättningsskador orsakades tidigare av vattenverksamhet p g a ”760 Vattendomen VA37/95” (Avloppstunneln ”Underverket” i Sundbyberg).

Därför krävs det att kontrollprogrammet för vattenverksamheten innehåller följande för Tärnan 1 (och motsvarande andra fastigheter):

1. Besiktningar av fastigheten

- a, Förbesiktning innan arbetena påbörjas
- b, Besiktningar under byggtiden, p g a den långa byggtiden
- c, Efterbesiktning, efter avslutat arbete

2. Kontroll av grundvattennivå – före, under och efter byggtiden

Grundvattenrör, för kontroll av grundvattennivå, finns i korsningen Karlavägen/Lönnvägen (aktuellt för bl. a Tärnan 1).

På fastigheten finns en energibrunn (till bergvärmepump för uppvärmning).

I Trafikverkets skrift ”Samrådsunderlag – Ansökan om vattenverksamhet, Mäljarbanan delen Huvudsta - Duvbo” beskrivs att en grundvattensänkning sänker vattennivån i energibrunnen och följderna blir en effektminskning.

Trafikverket bör göra en prognos över grundvattensänkningen samt en bedömning av energibrunnens effektminskning – permanent eller tillfälligt - till storlek och under hur lång tid. Fastighetsägaren ska vara informerad om detta.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

5.1 Trafikverket kommer även att svara på detta yttrande i samband med tillståndsansökan för vattenverksamhet i den samrådsredogörelse som lämnas in i samband med att tillståndsansökan lämnas till domstolen. Detta kommer dock ske efter att järnvägsplanen skickats in till Trafikverket för fastställelse. Nedan besvaras yttrandet även i denna granskning:

5.2 Trafikverket genomför besiktning av fastigheter som av olika anledningar bedöms riskera påverkan från kommande entreprenadarbeten. Besiktningarna utförs strax före entreprenadarbetena planerar startas. Ingen vattenverksamhet kommer att starta i området söder Duvbo förrän 2024. Byggnaderna i Duvbo är belägna utanför bedömt påverkansområde för planerad vattenverksamhet.

Trafikverket har ett pågående kontrollprogram som omfattar grundvattennivåer och sättningsrörelser. Inom detta program mäts grundvattenröret i korsningen Karlavägen/Lönnvägen varje månad sedan 2015. Vi har även med mätningarna som utfördes under 80-talet i grundvattenröret. Markrörelser mäts kvartalsvis i tre punkter i närområdet, en i korsningen Karlavägen/Lönnvägen, en utanför Karlavägen 35 och en vid Ängsvägen 6.

Yttrande nr 6

Andreas Ulvebring

I yttrandet framförs följande:

6.1 Jag har lite synpunkter om projekt Mäljarbanan och utformningen av Sundbybergs station.

Historiskt sett där fjärrtåg och SLs pendeltåg gör uppehåll i stationer så får de särskilda plattformar där pendeltågen har en plattform i mitten med spärrlinjer vid respektive uppgång och fjärrtågen har egna plattformar. Flemingsberg är nog bästa exemplet här och det verkar finnas planer på att Barkarby station får egna sidoplattformar för regionaltågen.

Jag tycker Sundbyberg ska utformas med en mittplattform för pendeltågen och två sidoplattformar för fjärr- och regionaltågen. På så vis så blir det verkligen trafikseparerat så att spärrlinjen endast gäller för pendeltågens plattformar och fjärrtågen får egna plattformar utan spärrlinje, som i Flemingsberg.

Med dagens lösning så kvarstår de problem som Sundbyberg har när alla tåg stannar vid samma plattform, det är att fjärrtågsresenärer måste passera spärmlinjen och därmed uppvisa sitt resekort för SLs spärripersonal för att bli insläppta och hoppa på andra tågoperatörers tågavgångar. Detta kan leda till risker för ökat fuskåkning med falska biljetter eller liknande när man visar upp en biljett för SJ men vill åka med pendeltågen t.ex.

Därför anser jag att Sundbyberg bör utformas med en mittplattform och två sidoplattformar, och inte med två mittplattformar gemensamt med fjärr- och pendeltågsresenärer.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälardalen

6.1 Föreslagen lösning med mittplattform och två sidoplattformar har fördelar, som beskrivs i yttrandet, men även nackdelar ur trafikeringsynpunkt. En lösning med mittplattform är dock inte möjlig då en del av stationen ligger i tunnel med två tunnelrör. Mittväggen delar då en mittplattform i två. Detta försvårar lösningen för plattformsangöringen (trappor, hiss etcetera) och leder till en bredare sektion i stationsområdet vilket det inte finns utrymme för.

Yttrande nr 7

Naturvårdsverket
106 48 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

7.1 Naturvårdsverket avstår yttrande i rubricerat ärende.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälardalen

7.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 8

Kommunalförbundet Norrvatten
Box 2093
169 02 Solna

I yttrandet framförs följande:

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

Ärendenummer

TRV 2015/87751

PM

Dokumentdatum

2021-08-19

Sidor

7(49)



Norrvatten berörs av Mäljarbanan utbyggnad vid 2 tillfällen, ett vid Löfströmsallé i Sundbyberg och ett vid Ankdammsgatan i Solna. Norrvatten har ledningsrätter 0183–84/3.1 och 0184–90/15.1 för ledningarna vid konfliktpunkterna.

Samarbete med Trafikverket pågår vid båda konfliktpunkterna.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

8.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 9

Statens fastighetsverk

Box 2263

103 16 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

9.1 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

9.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 10

Ellevio AB

Box 242 07

104 51 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

10.1 Ellevio har erhållit rubricerat ärende för synpunkter och vi har inget att erinra gentemot planförslaget.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

10.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 11

BRF Kranen 1, km 4+950 -5+050
Solna

I yttrandet framförs följande:

11.1 Framkomlighet

BRF Kranen 1 vill ha försäkringar om att framkomligheten under byggtiden löses för de fordon som behöver fri framkomlighet Kranen 1.

Framkomligheten är viktig både under byggtiden och när allt är färdigt.

Redan idag är det trångt och vi är många som är beroende av rullatorer och/eller rullstolar eller framkomlighet för nödvändiga transporter till och från fastigheten.

11.2 Ökad trafik

BRF Kranen 1 har en oro att gatan kommer att bli hårt belastad av tunga fordon under byggtiden. Lastbilar ihop med rullatorer, ambulanser och privatbilar är ingen bra kombination och därmed behöver byggtrafik minimeras och dras andra vägar.

11.3 Parkering

BRF Kranen 1 vill bli försäkrade om att de fortsatt har samma tillgång till parkeringsplatser finns under och efter byggtiden. I samband med att gatan grävs upp vore det även lämpligt att se över strömförsörjningen så att billaddare för elbilar framöver kan anordnas. BRF Kranen 1 vill få hjälp med denna utredning och genomförande.

11.4 Buller och ljud

BRF Kranen 1 vill ha information om vem som löpande följer ljudnivåer samt vem som bär ansvaret för bullerdämpning både inomhus och utomhus, såsom fönster och balkonger, om nivåerna överskrids, såväl under byggskedet som driftsskedet.

11.5 Miljöns utseende

BRF Kranen 1 vill vara delaktig vid utformningen av bullerskydd samt bli försäkrade om återplantering av stora träd efter bygget.

11.6 Elektromagnetiska fält

BRF Kranen 1 vill försäkra sig om att alla gränsvärden hålls för elektromagnetiska fält. Vem mäter och följer upp? Vem ansvarar för åtgärder?

11.7 Farligt gods

BRF Kranen 1 vill försäkra sig om att alla gränsvärden samt skyddsavstånd följs vid transport av farligt gods.

11.8 Kompletterande yttrande 13 augusti

Efter kommunens samråd kom Trafikverkets Järnvägsplan. Där finns inlagt att Oskarsrogatan kommer att tas i anspråk både för bygget och när det är färdigt. Det är svårt att få exakta mått från Trafikverkets kartor och de har inte svarat på vår fråga om måtten.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

11.1 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.

11.2 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 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.

11.3. Solna stad och Trafikverket har kontakt angående tillfällig användning inklusive utformning av gata. Under byggskedet kommer gatuparkeringen periodvis inte vara tillgänglig. För den slutgiltiga utformning av gatan ansvarar Solna stad.

Det ingår inte i Trafikverkets uppdrag att genomföra önskad utredning eller att bistå med genomförande av densamma.

11.4 Trafikverket har i arbetet med järnvägsplanen genomfört en bullerutredning och identifierat behovet av bullerskyddsåtgärder för befintlig bebyggelse. Trafikverket bär ansvaret för att bullerskyddsåtgärder utförs så att gällande riktvärden innehålls. De planerade skyddsåtgärder redovisas på plankartorna och beskrivs bland annat i miljökonsekvensbeskrivning.

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

11.5 Bullerskyddsskärmar utformas enligt branschstandarder, utformningen kommer prövas i en bygglovsprocess där det finns möjlighet att komma in med synpunkter.

Skyddsvärda träd som behöver avverkas på grund av Mäljarbanans utbyggnad kommer att kompenseras. Då Trafikverket inte äger marken utanför järnvägsområdet kommer arbetet med kompensation av träd och plats för återplantering ske i nära dialog med Solna stad.

11.6 Trafikverket har agerat utifrån tillgänglig kunskap och målsättningen är att årsmedelvärde av magnetfältet inte får överstiga 0,4 µT i utrymmen där människor stadigvarande vistas om det är ekonomiskt rimligt och tekniskt genomförbart. Trafikverket ansvarar för uppföljning samt vid behov genomförande av skyddsåtgärder.

11.7 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 samrådats med Länsstyrelsen i Stockholms län och Räddningstjänsten.

11.8 Trafikverkets markanspråk påverkar inte gatans bredd i permanent läge. Gatans permanenta läge hanteras av Solna kommun. Då det kompletterande yttrandet även är ställt till Solna stad hänvisas resterande svar till deras process för detaljplanen.

Yttrande nr 12

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
Lindhagensgatan 100
105 73 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

12.1 Se yttrande granskning 2020, nummer 41.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

12.1 Trafikverket hänvisar till yttrande granskning 2020, nummer 41 samt dess kommentarer.

Yttrande nr 13

David Christensen

Ankdammsgatan 5A (Albygård 3, km 4+825–875)

Solna

I yttrandet framförs följande:

13.1 Sakägare framför att det var svårt att hitta tidigare yttranden i det underlag som nu har varit ute på granskning.

Det framförs även hur till vida det är tillräcklig med 2 spår vid Huvudsta station då det är smalt och hus i närheten samt intrång i både natur och miljö samt en önskan om att nuvarande cykel- och gångbanor finnas kvar efter utbyggnaden av järnvägsanläggningen.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

13.1 Trafikverket sammanställer och kommenterar samtliga inkomna synpunkter efter granskningarna i ett granskningsutlåtande och det bifogas planen inför länsstyrelsens yttrande

Syftet med utbyggnaden på sträckan är att öka kapaciteten på Mäljarbanan och skapa förutsättningar för ökad turtäthet och minskade störningar i tågtrafiken, fyra spår är då nödvändigt.

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

Yttrande nr 14

Anti-Corrosion Sverige AB

Lönnen 13, km 7+625 -700

Sundbyberg

Landahl Advokatbyrå

Rådmansgatan 40

Box 19143

10432 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

14.1 I yttrandet lyfter och beskriver fastighetsägaren, som i tidigare yttrande, granskning 2020 nummer 25, svårigheten med att bedriva verksamhet och hyra ut delar av fastigheten. Trapphus kommer tidvis vara blockerat, parkeringsplatser tas i anspråk och passagen mellan tunnelvägg och byggnad bedöms bli så smal att in- och urlastning blir svår, alternativt omöjlig.

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

Ärendenummer

TRV 2015/87751

PM

Dokumentdatum

2021-08-19

Sidor

12(49)



Permanent och tillfällig påverkan är av så allvarlig grad att man bedömer att man fortsatt inte kan bedriva verksamheten i samma utsträckning som idag.

Fastighetsägaren motsätter sig det aktuella förslaget då de anser att Trafikverket inte presenterat någon långsiktig och hållbar lösning för bolaget.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

14.1 Se kommentar, granskning 2020 nummer 25

Yttrande nr 15

Håbo kommun

Kommunstyrelsens förvaltning

Plan- och exploateringsavdelningen

746 80 Bålsta

I yttrandet framförs följande:

15.1 Håbo kommun har inga synpunkter på de förändringar som skett i järnvägsplanen.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

15.1 Trafikverket noterar yttrandet

Yttrande nr 16

Storstockholms brandförsvär

Box 1328,

111 83 STOCKHOLM

I yttrandet framförs följande:

16.1 Storstockholms Brandförsvär (SSBF) lämnar i rubricerat ärende inga synpunkter. SSBF är en naturlig samverkanspart i projektet och har vid tidigare samråd fått ta del av samt haft möjlighet att påverka de förändringar som skett.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

16.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 17

Strålsäkerhetsmyndigheten
SE-171 16 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

17.1 Påpekar att det primärt är miljöbalken och dess försiktighetsprincip som ska beaktas när det görs en bedömning av olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder.

17.2 Informerar om gällande referensvärden och kunskap för elektromagnetiska fält

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

17.1 Se kommentar, granskning 2020, nummer 6.1

17.2 Trafikverket har agerat utifrån i yttrandet angiven kunskap och målsättningen enligt försiktighetsprincipen är att årsmedelvärdet av magnetfältet inte får överstiga 0,4 µT i utrymmen där människor stadigvarande vistas om det är ekonomiskt rimligt och tekniskt genomförbart.

Yttrande nr 18

SMHI
SE - 601 76 Norrköping

I yttrandet framförs följande:

18.1 SMHI ställer sig positivt till att aktuella järnvägen byggs ut från två till fyra spår. Fler bilister kommer troligen att välja den miljövänligare järnvägen vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar.

18.2 SMHI framför att vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Stormar förväntas inte bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit.

I yttrandet framförs även att det är viktigt att utreda vilka konsekvenser extrem nederbörd får för tågtunneln. Tunneln bör konstrueras så att stora mängder regnvatten inte tränger in i den och orsakar översvämning. Hänsyn bör även tas till extrem nederbörd och översvämningar i framtida klimat.

18.3 SMHI framför att när antal spår utökas från två till fyra finns det risk för att tågbullret ökar. Det måste därför säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området. Om risk för överskridande finns bör bullerdämpande åtgärder utformas.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

18.1 Trafikverket noterar yttrandet

18.2 Trafikverket har utrett konsekvenser för omgivningen vid skyfall till följd av en ny järnvägsanläggning. För områden där risk för ändrade konsekvenser identifierats har åtgärder planerats för att förhållandena inte ska försämrats till följd av den nya järnvägsanläggningen. Trafikverket har även ett nära samarbete med Solna och Sundbyberg för att säkerställa att vatten i närområdet kan omhändertas i situationer med kraftiga skyfall.

18.3 Trafikverket har i arbetet med järnvägsplanen genomfört en bullerutredning och identifierat behovet av bullerskyddsåtgärder för befintlig bebyggelse. Trafikverket kommer att utföra bullerskyddsåtgärder så att gällande riktvärden innehålls.

Yttrande nr 19

Försvarsmakten

Centralregistraturen - Högkvarteret

107 85 STOCKHOLM

I yttrandet framförs följande:

19.1 Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

19.1 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 20

Vasakronan Sundbyberg

Magasinet 1, km 6+250 - 275

Nisseshus nr 1

Godset 4. Km 6+290 - 380

Kronan 1

Malmskillnadsgatan 36
Box 30074
104 25 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

- 20.1 Tidigare framförda synpunkter gäller, yttrande granskning 2020, nummer 28
- 20.2 Med anledning av tillkommande tillfälligt nyttjande T7, (tillfällig nyttjande rätt under mark för spont och stag) påpekar Vasakronan att varken Magasinet 1 eller Godset 4 kan utgöra del av Trafikverkets konstruktion för tunnel eller annan direkt eller indirekt tillhörande anläggning, och att detta även gäller under själva byggperioden. Trafikverkets byggnation eller markanspråk för järnvägen får inte heller försvåra eller hindra genomförandet av kommande ombyggnadsprojekt eller underhållsåtgärder inom Magasinet 1 och Godset 4 på något sätt.
- 20.3 Vasakronan framför åter, som synnerligen viktigt att Trafikverket tar det övergripande ansvaret för de åtgärder som krävs för att förhindra att järnvägsanläggningen (både under byggperioden och efter färdigt projekt) orsakar översvämningsskada på berörda fastigheter, verksamheter eller omgivningen i övrigt.
- 20.4 Vasakronan påpekar att tidigare fråga om hur byggrelaterade transporter ska organiseras och samordnas för att minimera antalet trafikrörelser i anslutning till fastigheterna under byggperioden inte hanterats i den kompletterande granskningen.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

- 20.1 Trafikverket noterar synpunkten.
- 20.2 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 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 för att bland annat inte riskera påverkan på fastigheterna. Efter genomförd byggnation lämnas de kvar i berget. Järnvägsplanen har justerats för att medge rättighet för dessa.
- 20.3 se kommentar granskning 2020, nummer 28.3
- 20.4 se kommentar granskning 2020, nummer 28.7

Yttrande nr 21

Vasakronan Solna

Ärendenummer

TRV 2015/87751

PM

Dokumentdatum

2021-08-19

Sidor

16(49)

Albydal 3, km 4+050 - 250
Skytteholm 2:24

Malmskillnadsgatan 36
Box 30074
111 57 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

21.1 Tidigare yttrande, granskning 2020, nummer 29, vidhålls

21.2 Vasakronan är dock positiva till minskning av markintrånget som gjorts efter det tidigare yttrandet. Man menar dock att markanspråket fortsatt är större än nödvändigt då det i dokumenten Plankarta för utbyggd järnvägsanläggning, permanenta och tillfälliga markanspråk, Blad 08 och Blad 09 fortsatt är markarea markerad som permanent järnvägsmark utanför angiven fastighetsgräns om 6 meter från spårmit. Vasakronan önskar att ytor utanför fastighetsgräns markeras som allmän platsmark.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

21.1 Trafikverket noterar yttrandet, se kommentar granskning 2020, nummer 29.

21.2 Ytor markerade med J behövs för järnvägsanläggning och ska därmed ägas av Trafikverket. Solna kommun reglerar vilken användning som Js1 har i kommande detaljplan. Dialog mellan Trafikverket och Solna pågår. Vasakronan kommer hållas informerad i denna process.

Yttrande nr 22

Anna Wingårdh
Brf Tomtebodan 1
Fogdevreten
Solna

I yttrandet framförs följande:

22.1 Vid vilka tillfällen och under vilken tid på dygnet kommer byggmaterial rangeras på Tomtebodan Bangård? Säkerställ att Naturvårdsverkets regler för buller följs under byggtiden, särskilt nattetid.

22.2 Bullerplank på Tomtebodabroarna efterfrågas pga. buller från trafik på broarna och bangården.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

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

22.1 Rangeringen bedöms idag inte innebära några större störningar för boende i området. Produktionsplaneringen har ännu inte preciserat när leveranserna kommer ske. För byggbuller som uppkommer under byggtiden av Projekt Mäljarbanan är Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller (NFS 2004:15) en utgångspunkt för alla bullrande byggarbeten. Inför byggstart informeras alla närboende i god tid gällande vilka störningar som kan förekomma

22.2 Fastigheten ingår inte av denna järnvägsplans påverkansområde. Program Mäljarbanan uppmanar att skicka in synpunkten till Trafikverket "Förfrågan om buller- och vibrationsutredning" för handläggning. På följande länk finns mer information samt länk till förfrågan

<https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/forfragan-om-buller--eller-vibrationsutredning/>

Yttrande nr 23

Brf Ingenjören 3
Framnäsbacken 28
171 66 Solna

I yttrandet framförs följande:

23.1 Efterfrågar som i tidigare yttrande underlag, se granskning 2020, nummer 10.3

23.2 Efterfrågar i likhet med tidigare yttrande kontakt för att diskutera lämpliga skyddsåtgärder i bygg- och driftskedet, se granskning 2020, nummer 10.1

23.3. Trafikverkets vision är att Alla ska komma fram smidigt, grönt och tryggt. Föreningen anser därför att det inte enbart bör åläggas kommunen att planera för säkra och effektiva vägar för gående och cyklister. Trafikverket hänvisar till den kommunala planprocessen och att gång- och cykelpassagen i anslutning till Frösundaleden enligt planens utformning inte behövs enligt kommunen. Föreningen kan informera om att den detaljplan som varit ute på samråd våren 2021 för området saknar lösning på gång- och cykelpassage vid Frösundaleden.

Föreningen motsätter sig försämring av gång- och cykelvägar inom planförslaget och i synnerhet att passagen under Frösundaleden tas bort. Föreningen anser att planförslaget bör omarbetas och tillse att tillgänglighet bibehålls eller förbättras för gående och cyklister med målpunkt stationen Sundbyberg. Det är av stor vikt att planläggaren också beaktar barnperspektivet och klimatperspektivet.

23.4 I övrigt kvarstår övriga synpunkter framförda i yttrande, granskning 2020, nummer 10.



Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

23.1 Se kommentar granskning 2020, nummer 10. 3. PM Byggverksamhet har sedan föregående granskning uppdaterats och hittas under "Aktuella handlingar Huvudsta-Duvbo: Järnvägsplan" här: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/vi-bygger-och-forbattar/Malarbanan-Tomteboda-Kallhall/Dokument-Malarbanan/>

23.2 Se kommentar granskning 2020, nummer 10. 1. Trafikverket kommer att kontakta föreningen under 2022.

23.3 Lag om byggande av järnväg styr vad som ska fastställas i en järnvägsplan. Trafikverket redovisar därför inte kommunala cykelvägar i järnvägsplaner, kommuner omhändertar detta i sina detaljplaner. Solna stad är ansvarig för gång- och cykelstråken och synpunkter rörande dessa uppmuntras att framföras till kommunen.

23.4 Trafikverket noterar yttrandet, se kommentar granskning 2020, nummer 10.

Yttrande nr 24

Brf Elektrikern
Ankdammsgatan 36
Solna

I yttrandet framförs följande:

24.1 Under Elektrikern 1 finns fritt vattenflöde, i byggnadens källare finns pumpstation som pumpar ut vatten till dagvattennät. Föreningen önskar förtydligat att grundvattensavsänkning under byggskede såväl som under driftskede inte påverkar vattenflöde på vis som riskerar skada byggnaden.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

24.1 Trafikverket avser inte utföra någon grundvattensänkning i anslutning till Brf Elektrikern 1 under byggskedet eller driftskedet av den utbyggda järnvägsanläggningen. Det fria vattenflöde som enligt Brf Elektrikern 1 förekommer under byggnaden berörs inte av Mälarbanans utbyggnad, och kommer även framledes att flöda under byggnaden på samma sätt som nu.

Yttrande nr 25

Maria Törngren
Brf Tomteboda 1
Fogdevreten
Solna

I yttrandet framförs följande:

25.1 Vid vilka tillfällen och under vilken tid på dygnet kommer byggmaterial rangeras på Tomteboda Bangård? Säkerställ att Naturvårdsverkets regler för buller följs under byggtiden, särskilt nattetid.

25.2 Bullerplank på Tomtebodabroarna efterfrågas pga. buller från trafik på broarna och bangården.

25.3 Bullerdämpande åtgärder på fastigheten efterfrågas pga. ökad trafik efter Mäljarbanans utbyggnad.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

25.1 Se kommentar granskning 2021, nummer 22.1.

25.2 Se kommentar granskning 2021, nummer 22.2

25.3 Yttrandet avser område som ligger utanför aktuell järnvägsplanegräns och påverkansområde.

Yttrande nr 26

Mattias Nilsson

Brf Tomteboda 1

Fogdevreten

Solna

I yttrandet framförs följande:

26.1 Vid vilka tillfällen och under vilken tid på dygnet kommer byggmaterial rangeras på Tomteboda Bangård? Säkerställ att Naturvårdsverkets regler för buller följs under byggtiden, särskilt nattetid.

26.2 Bullerplank på Tomtebodabroarna efterfrågas pga. buller från trafik på broarna och bangården.

26.3 Bullerdämpande åtgärder på fastigheten efterfrågas pga. ökad trafik efter Mäljarbanans utbyggnad.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

26.1 Se kommentar granskning 2021, nummer 22.1.

26.2 Se kommentar granskning 2021, nummer 22.2

26.3 Se kommentar granskning 2021, nummer 25.3.

Yttrande nr 27

SAVAB

Lötsjövägen 1B

Box 7510

174 07 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

27.1 SAVAB anser att den MKB som tagits fram inte har utrett flera viktiga aspekter. Dessutom finns en rad övriga frågeställningar som berör pågående projektering och genomförande som behöver hanteras:

- Riskanalys över påverkan på marksättningar på VA-systemet
- Grundvatteninträngning i befintlig VA-anläggning på grund av vibrationer som riskerar att orsaka sprickor i VA-anläggning
- Föroreningar orsakade vid skada på grund av marksättningar på VA-system
- Påverkan på VA-systemet till följd av stag och spont
- Nödförsörjningsplan för provisoriska ledningar vid driftstopp
- Kontroll och felavhjälpningsplan för ledningar mellan sättningsutsatt och ”stabilt” område
- Plan för hur VA-driften ska komma åt ledningar under tiden för provisoriska ledningar.
- Konsekvensbeskrivning för påverkan av kvarsittande stag med fokus på VA-schaktområde
- Rivningsplan för sponter, stag och konstruktioner som SAVAB och staden kan godkänna
- Överlämnandeskede och permanent skede ska redovisas. Ledningar som ligger i VA-schaktområde måste flyttas i nytt läge samordnat med den stadsstruktur som tagits fram i SNS-projektet

27.2 Vattenförsörjning, spillvatten och dagvatten

SAVAB anser att ett förslag för hur samtliga ledningar ska ligga när Mälarbanan och den nya bebyggelsen i Sundbybergs nya stadskärna är färdigbyggd saknas.

27.3 Nytt VA-system på grund av ny järnvägsanläggning

Den nya tillkommande järnvägstunnelns storlek och ytliga läge innebär att utrymme för markförlagd infrastruktur som vatten, avlopp, fjärrvärme, fjärrkyla, gas, el och datakablar blir begränsad. Då VA-systemet ligger längst ner i förhållande till andra

ledningar vill SAVAB tydligt poängtera att de inte har godkänt försämrad åtkomst i permanent skede på grund av övriga ledningsslag och konstruktioner som ligger ovan och intill VA-systemet. Försämrad åtkomst kan bara accepteras under byggtid förutsatt att en plan för åtkomst och alternativ VA-försörjning tas fram av Trafikverket och godkänns av SAVAB.

SAVAB vill också tydliggöra att för att det ska vara möjligt för dem att ansvara för drift av ledningssystemet så krävs ett tätt samarbete mellan Trafikverket, Trafikverkets entreprenörer och SAVAB. Arbeten som planeras att genomföras ska godkännas av SAVAB för att Trafikverket ska ha tillåtelse att utföra dessa arbeten och lämna över driftansvaret efter slutfört arbete till SAVAB.

Vid en vattenläcka eller avloppsstopp ska SAVAB kunna schakta fram ledningen och laga den inom rimligt tid och kostnad. Om tiden blir mer än fyra timmar behöver alternativ VA-försörjning finnas. Eftersom Trafikverket i och med ledningsomläggning och tunnelbyggnation försvårar driftförutsättningar för SAVAB anser de att Trafikverket behöver ta fram en drift- och skötselplan för VA-anläggningen som även innehåller alternativa försörjningar.

27.4 Risker med järnvägsutbyggnaden, dess byggskede kopplat till VA och grundvatten

SAVAB ser en risk för att ledningar går sönder på grund av grundvattenavsänkning och sättningar i mark. De ifrågasätter att skyddsåtgärder endast är planerade för nya, men ej befintliga ledningar.

27.5 SAVAB ser också en risk att det under byggskedet uppstår vibrationer som ytterligare riskerar att skada befintlig VA-anläggning. SAVAB efterfrågar en utredning som kompletterar Trafikverkets sättningsbedömning genom att inventera risker och eventuella skyddsåtgärder som behöver vidtas. Annars kan inte SAVAB godkänna överskridandet av sina vibrationsbegränsningskrav och kommer att bestrida vattendomen.

27.6 Framtida lösning i det nya stadsrummet

SAVAB efterfrågar en helhetslösning presenterad för sig där det inte ligger övriga ledningar inom SAVAB:s VA-schaktområden.

Stadsutvecklingsprojektet Sundbybergs nya stadskärnas planerade lösning för nytt dagvattensystem är i konflikt med kvarsittande spont och stag. Kapacitetsbristen i Sundbybergs nät kan inte lösas utan att Trafikverket projekterar och tar fram en lösning avseende kvarsittande spont och stag som Sundbyberg stad och SAVAB kan godkänna.

27.7 Rättigheter för åtkomst till ledningar

Kring järnvägstunneln kommer en skyddszon att skapas vilket bland annat reglerar hur schaktning får ske intill järnvägstunneln. SAVAB vill göra Trafikverket uppmärksam på att de har behov att reglera hur Trafikverket agerar vid schaktning intill SAVAB:s VA-

system. Då Mäljarbanan placeras intill och under SAVAB:s ledningar anser SAVAB att rättigheter ska regleras i avtal mellan Trafikverket och SAVAB i samband med att Trafikverkets rättigheter i Stadens mark regleras i detalj- och järnvägsplan.

27.8 Avfall

SAVAB förutsätter att Trafikverket säkerställer att avfallshämtningen i det område som påverkas av utbyggnaden fungerar under hela byggtiden. De anser också att de kostnader som uppstår för anordningar och tillfälliga lösningar ska bekostas av Trafikverket.

SAVAB anser att det bör stå om detta i planhandlingarna under kapitlet om byggskedet. Vidare kräver SAVAB att avtalslösningarna ska utföras enligt Föreskrifter om Avfallshantering för Sundbybergs stad och de måste godkännas av SAVAB i god tid före avstängning eller förändring.

SAVAB nämner också att det planeras en sopsugsledning på stadens mark inom del av järnvägstunnelns skyddszon och rättigheten att äga och drifva ledningarna ska regleras i avtal mellan SAVAB och Trafikverket.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

27.1 Miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen är godkänd av Länsstyrelsen (2020-02-19) och har därmed ansetts vara tillräcklig avseende form och innehåll.

En MKB för järnvägsplan ger en översiktlig beskrivning av byggskedet men järnvägsplanen prövar den permanenta anläggningen och byggskedesbeskrivningen syftar huvudsakligen till att visa att projektet är genomförbart med rimliga störningar.

Detaljerade byggskedesfrågor, såsom konsekvenser på VA-systemet, konsekvenser av spont och spontstug etcetera är frågor som inte behöver behandlas i en MKB för järnvägsplan. Dessa frågor behandlas med fördel i andra processer och forum såsom tillståndsansökan för vattenverksamhet samt i avtalsarbete med berörda ledningsägare.

Trafikverket emotser en fortsatt god dialog och samverkan med SAVAB och Sundbyberg stad för att lösa alla kvarstående frågor inför och under byggskedet. Alla de nämnda frågorna diskuteras löpande i arbetsmöten och kommer att mynna ut i överenskommelser underhand produktionsplaneringen fortskrider.

27.2 Det pågår arbete med att ta fram ett förslag för hur samtliga ledningar ska ligga när Mäljarbanan och den nya bebyggelsen i Sundbybergs nya stadskärna är färdigbyggd. Detta sker i dialog med berörda parter och Sundbyberg som är markägare och även ansvarar för utformningen av Sundbybergs nya stadskärna. Ledningarnas framtida placering ingår inte i järnvägsplanens omfattning.

27.3 Trafikverket noterar synpunkten. Under byggskedet kommer det bli försämrad åtkomst men tillsammans med SAVAB kommer Trafikverket att planera för hur detta ska hanteras och vilka åtgärder som kan göras för att minimera olägenheter och störningar.

Angående driftsskedet så pågår dialog med berörda ledningsägare och Sundbybergs stad.

27.4 En mer utförlig redovisning av hur Trafikverket utrett risken för skador på ledningar ges i PM Hydrogeologi och MKB Vattenverksamhet vilka bifogas ansökan till tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen, vilken kommer att lämnas in samtidigt som järnvägsplanen lämnas in till fastställelse.

Skyddsåtgärder i form av infiltration kommer att ske inom områden där marksättning större än 50 mm i markytan förväntas, vilket minskar rörelser i marken.

Dessutom kommer Trafikverket och Savab gemensamt att ta fram ett kontrollprogram för kritiska ledningar belägna i sättningskänsliga områden, i vilket ledningarnas funktion följs upp.

27.5 Trafikverket planerar sina produktionsmetoder för att inte överskrida riktvärden för vibrationer. Det kontrollprogram för vibrationsalstrande arbeten som Trafikverket tagit fram kommer att delges SAVAB. I detta kontrollprogram anges riktvärden för vibrationsalstrande arbeten. Riktvärdena utgör ett krav för de utförande entreprenaderna. Därav ser inte Trafikverket något behov av en ytterligare utredning kring vibrationer.

27.6 Se, granskning 2021, nummer 27.2.

Trafikverket och Sundbyberg stad har en pågående dialog om hur sponter som slås ska hanteras efter byggtiden. Trafikverket avser att avtala om detta med Sundbybergs stad som är markägare. SAVAB kommer att hållas informerade om denna dialog. För att Savab och staden ska hitta en bra lösning för ny dagvattenledning försöker Trafikverket att vara behjälpliga på olika sätt i processen.

27.7 Avtalsarbete pågår mellan Trafikverket och Sundbyberg för att reglera upplåtelser och principer kring detta. SAVAB kommer i senare skede bli en avtalspart där dessa frågor regleras.

27.8 Liksom alla samhällsfunktioner som ska pågå under byggtiden kommer Trafikverket tillse att avfallshanteringen kan fortgå med alternativa lösningar där så behövs.

Sundbyberg ansvarar för att upplåta rättigheter för ledningsägare i sin mark. Om ledningar av olika anledningar hamnar inom Trafikverkets skyddszon ska ledningskorsningsavtal tecknas mellan ledningsägaren och Trafikverket. Dessa avtal reglerar vad som gäller tex vid schaktning i närheten av Trafikverkets anläggning. Dispensansökan om att lägga ledningar i skyddszon kommer att behöva sökas hos Trafikverket.

Ärendenummer

TRV 2015/87751

PM

Dokumentdatum

2021-08-19

Sidor

24(49)

Angående ny planerad sopsugsledning som nämns är det en fråga som inte regleras i järnvägsplanen.

Yttrande nr 28

Statens geotekniska institut
Olaus Magnus väg 35
581 93 Linköping

I yttrandet framförs följande:

28.1 Geoteknik: Underlaget redovisar inga detaljer avseende våra geotekniska frågor men på ett övergripande plan har vi inga synpunkter.

28.2 Miljögeoteknik: SGI avstår från att lämna synpunkter.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

28.1 Trafikverket noterar yttrandet.

28.2 Trafikverket noterar yttrandet.

Yttrande nr 29

Skandiafastigheter
Kabeln 6, km 6+820 - 7+300

Advokatfirman Lindahl KB
Box 11911
40439 Göteborg

I yttrandet framförs följande:

29.1 Skandia fastigheter vidhåller det tidigare yttrande, se yttrande granskning 2020, nummer 35

29.2 Skandia fastigheter vidhåller tidigare framförda synpunkter att byggskedet kommer att medföra omfattande störningar och negativ påverkan på berörda fastigheter

29.3 Skandia fastigheter framför att handlingar i den kompletterande granskningen inte ändrat deras uppfattning om tidigare identifierade brister i underlaget

29.4 Skandia Fastigheter avstyrker fastställande av järnvägsplanen då man menar att Trafikverket inte uppfyller 6 kap i miljöbalken (1998:808) då Trafikverket har valt att inte uppdatera MKB:n trots ny konstruktion

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

29.5 Skandia fastigheter vidhåller krav på full skadeslöshet från Trafikverket

29.6 Skandia fastigheter påtalar vikten av att i tidigt skede kunna informera hyresgäster om störningar med mera och att planering av anläggningsarbeten måste ske i nära dialog med Skandia fastigheter och berörda hyresgäster

29.7 Skandia fastigheter vidhåller sin tidigare synpunkt att granskningsunderlaget inte innehåller underlag med sådan detaljeringsgrad att Skandia Fastigheter har haft möjlighet att göra en samlad bedömning av konsekvenser och påverkan får för bolaget.

29.8 Skandiafastigheter vidhåller sitt tidigare yttrande angående MKBn, då den inte är uppdaterad

29.9 Skandia fastigheter framför att Trafikverket uppgivit att den tidigare beskrivna byggmetoden var fördelaktig då omgivningspåverkan vid produktion av en konstruktion med sekantpålar och lock skulle begränsas i jämförelse med öppet schakt. Nu anger istället Trafikverket att anläggningsarbeten i öppen schakt kommer innebära mindre störning. Detta motsäger tidigare ställningstagande och det saknas redogörelse för på vilka grunder bedömningen är gjord. Man menar att MKB behöver kompletteras med sådan redovisning och bedömning.

29.10 Tillfällig nyttjanderätt, Skandia fastigheter vidhåller (granskning 2020, nummer 35.7) att upplysningar som presenteras på bilaga till plankartan om hur ytorna avses att användas är bristfälliga.

29.11 Tillfälligt nyttjande avseende spont och stag,

Skandia Fastigheter påpekar att man avser att påbörja rivning och byggnation av bostäder på del av Kabeln 6 parallellt med byggtid för Mäljarbanan och att samordning av anläggningsarbeten måste ske.

Skandia fastigheter föreslår en alternativ lösning för spont och stag till den lösning Trafikverket framfört på möte 26 maj 2021. Dragstagens placering och infästning under byggnaden kommer medföra en betydande inskränkning för Skandiafastigheters användning av Kabeln 6 och försvårar ny- och ombyggnad av nuvarande byggnad KKF:en.

29.12 Skandia fastigheter påpekar att tidigare påpekande om oklarheter avseende inskränkningar av rättigheter i Jts1 område ej klarats ut och vidhåller vad som tidigare angivits. Utgångspunkten är också alltjämt att Trafikverket fullt ut ska kompensera för det intrång som det aktuella servitutet innebär för Skandia Fastigheter. Ersättningsfrågor gällande intrång hanteras genom avtal och lantmäteriförrättning.

29.13 Skandia Fastigheter har i tidigare yttrandet (granskning 2020, nummer 35.23) hänvisat till Sundbyberg stads fördjupade riskutredning och angivit att bolaget, i avsaknad av närmare redovisning från Trafikverket, utgår från att det är de skyddsåtgärder och den skyddszon respektive säkerhetszon som föreslagits i den

fördjupade riskutredningen som Trafikverket anser ska gälla för den föreslagna järnvägsplanen.

29.14 Skandia fastigheter påpekar att yttrandet, granskning 2020, nummer 35.8, avseende illustrationskarta för tillfällig anläggning och byggverksamhet kvarstår

29.15 Buller, vibrationer och stomljud Byggskede

Skandia fastigheter vidhåller sitt tidigare yttrande om att underlag för att bedöma påverkan avseende buller, stomljud och vibrationer i byggskedet är otillräcklig och att det inte kompletterats till denna granskning.

Skandia fastigheter saknar efterfrågat besked om hastighet för tågen på tillfälligt spår.

Skandia Fastigheter understryker att om de förväntade störningarna kommer att överstiga myndigheternas riktvärden för vibrationer och stomljud måste Trafikverket redan i detta skede presentera vilka ersättningslokaler som kan erbjudas. Skandia Fastigheters utgångspunkt är att vibrationsnivåerna inte får öka utifrån dagens situation.

29.16 Vibrationer och stomljud Driftskede,

Skandia fastigheter framför att Trafikverket i MKB anger att det inte finns några nationella riktvärden för stomljud och Trafikverket har därför tillämpat projektspecifika krav. Skandia Fastigheter anser att de projektspecifika kraven för maxvärdet är för högt. TDOK 2014:1021, anger max 32 dB(A) för stomljudsnivå inomhus. Dock har Trafikverket i många andra infrastrukturprojekt projekterat mot 30 dB(A) (Rapport--Stomljud, Beskrivning och genomgång av riktvärden för spår-vägburen trafik (WSP 2015-11-17))

Skandia Fastigheter anser att Trafikverket även för Sundbybergstunneln ska projektera mot maxvärdet 30 dB(A).

29.17 Vibrationer och stomljud Driftskede

Skandia Fastigheter påpekar att Trafikverkets utgångspunkt vid planeringen är att byggnaderna närmast järnvägen på Kabeln 6 kommer att användas för kontorsändamål även när Sundbybergstunneln är färdigställd. Detta är en felaktig utgångspunkt eftersom det redan idag finns en plan som medger bostäder. Se tidigare yttrande granskning 2020, nummer 35.10.

Skandia fastigheter är positiva till den lösning Trafikverket informerade om vid möte 26 maj 2021 men saknar den skyddsåtgärd på plankartorna och anser att de bör uppdateras med detta.

29.18 Risk och Säkerhet

Skandia fastigheter framför att det i planbeskrivningen anges att skyddsräler är ett krav enligt TDOK2014,0389 och att i och med detta redovisas inte skyddsåtgärden på plankartorna. Skandia Fastigheter anser att även skyddsåtgärder som framgår av

författningstext eller Trafikverkets interna riktlinjer bör anges uttryckligen i plankartorna.

29.19 Grundvatten,

Skandia Fastigheter hänvisar till tidigare yttrande och konstaterar att Trafikverket inte kompletterat planbeskrivning, MKB och övriga underlag i fråga om redovisning av planerad vattenverksamhet. Skandia fastigheters synpunkt är att MKB:n behöver kompletteras med en redovisning av de utredningar som ligger till grund för slutsatsen att vattenverksamheten inte kommer ge upphov till några negativa konsekvenser i form av sättningar i byggnader/anläggningar med mera.

29.20 Planerad utveckling av Kabeln 6 för bostadsändamål

Skandia fastigheter anser att Trafikverket i befintliga utredningar inte tagit höjd för den kommande utvecklingen av bostäder på Kabeln 6 och hänvisar till tidigare yttrande, granskning 2020, angående skyddsriäl (nummer 35.11), stomljud (nummer 35.12) och oklarheter gällande restriktioner i servitut för skyddszon (nummer 35.9) och påpekar att förtydliganden krävs i dessa frågor.

29.21 Skandia fastigheter påpekar åter, granskning 2020, nummer 35.18, att barnkonsekvensanalys saknas och att MKB skall uppdateras.

29.22 Skandia fastigheter framför att den föreslagna järnvägsplanen och planbeskrivningen måste tydliggöra att planerade skyddsåtgärder på Kabeln 6 säkerställer att den framtida utvecklingen av fastigheten inte förhindras eller fördras.

29.23 Skandia fastigheter framför att enligt uppgift från Trafikverket kommer tillståndsansökan för vattenverksamhet och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning att lämnas in till mark- och miljödomstolen under hösten 2021. Skandia Fastigheter har påtalat att bolaget önskar få ta del av MKB:n och de utredningar som berör Kabeln 6 även innan ansökan ges in. Skandia Fastigheter önskar skriftligt svar på om detta önskemål kan tillgodoses.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

29.1 Trafikverket noterar yttrandet. se kommentarer, granskning 2020, nummer 35

29.2 Trafikverket noterar yttrandet. se kommentarer, granskning 2020, nummer 35

29.3 Trafikverket noterar yttrandet. se kommentarer, granskning 2020, nummer 35

29.4 Miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen är godkänd av Länsstyrelsen (2020-02-19) och har därmed ansetts vara tillräcklig avseende form och innehåll. I PM ändring efter granskning motiveras varför Trafikverket inte anser att MKB:n behöver arbetas om. Länsstyrelsen har dessutom 2021-04-16 lämnat ett yttrande över PM ändring efter granskning där de delar Trafikverkets bedömning i att de

förändringar som gjorts sedan godkännandet av MKB:n kan anses vara marginella. Från yttrandet citeras: ”De permanenta markanspråken har i stor utsträckning tidigare konsekvensbedömts som tillfälliga, det är inga eller ringa värden som påverkas av ändringarna och de beskrivningar som finns i denna MKB är så pass generella att de kan anses fortsatt vara relevanta”.

Ändrad teknisk lösning för tunneln har framför allt inverkan på planerad vattenverksamhet. Trafikverket kommer inte 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. Miljödomen kommer att reglera hur och vilka skyddsåtgärder för grundvattenpåverkan som ska utföras.

29.5 Trafikverket noterar yttrandet

29.6 Se kommentarer, granskning 2020, nummer 35.3

29.7 Trafikverket noterar yttrandet. se kommentarer, granskning 2020, nummer 35

29.8 Trafikverket noterar yttrandet. se kommentarer, granskning 2020, nummer 35

29.9 Trafikverket håller inte med om att den nya produktionsmetoden beskrivs så att den innebär mindre störning. Trafikverket resonerar i stycke 2.3.1 i PM efter granskning om att vissa moment, utan skyddsåtgärder, riskerar att få högre nivåer men under kortare tid. Dock görs helhetsbedömningen att antalet bullerstörda och de högsta nivåerna kvarstår oförändrade. En MKB för järnvägsplan ger en översiktlig beskrivning av byggskedet men järnvägsplanen prövar den permanenta anläggningen och byggskedesbeskrivningen syftar huvudsakligen till att visa att projektet är genomförbart med rimliga störningar. Detta bedömer Trafikverket inte har förändrats med den nya produktionsmetoden.

I tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer villkor för bullernivåer under byggtiden att föreslås.

29.10 Se kommentarer, granskning 2020, nummer 35.7

29.11 Trafikverket avser inte att justera det tillfälliga nyttjandet i järnvägsplanen men ställer sig positiva till att fortsätta dialogen för att om möjligt hitta en alternativ lösning för förankring av den tillfälliga spanten som bättre möjliggör Skandiafastigheters om- och tillbyggnad.

Program Mälarbanan 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 eventuell skada.

29.12 se kommentarer, granskning 2020, nummer 35.9. Trafikverket kommer ersätta fastighetsägare för de intrång som görs både tillfälligt och permanent.

29.13 se kommentarer, granskning 2020, nummer 35.23

29.14 Plankartan visar de gränser som avses gälla, illustrationskartan är en illustration och gränserna kan bli något missvisande i bilden då ortofotot inte är taget rakt ovanifrån.

29.15 se kommentarer, granskning 2020, nummer 35.15 och 35.16

29.16 De projektspecifika kraven som använts i Järnvägsplanens utredning är de samma som i refererad rapport. 30 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och 35 dBA maximal ljudnivå tidssvängning Fast.

I reviderad TDOK 2014:1021 gällande från 1 jan 2021 är 32 dBA tidsvägning Fast gällande, dvs 3 dB strängare. Denna TDOK var inte gällande då järnvägsplanens underliggande utredning togs fram och nivåerna fastställs därför enligt det som gällde då utredningen togs fram.

29.17 se kommentarer, granskning 2020, nummer 35.10.

Bostäderna i den gällande detaljplanen från 2005 är med som förutsättning men överskrider inte riktvärdena för stomljud. Dessutom är skyddsåtgärderna i rapporten konservativt beräknade, vilket innebär att det föreslås stomljudsdämpning 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.

29.18 Skyddsåtgärder föreskrivna i regelverk anges generellt inte på plankartor. Dock kommer regelverken givetvis att följas av Trafikverket.

29.19 I MKB för järnvägsplan hanteras främst miljökonsekvenser av driftsatt anläggning. Den ändrade konstruktionslösningen 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. 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.

29.20 se kommentarer, granskning 2020, nummer 35.9, 35,11 och 35.12.

29.21 se kommentarer, granskning 2020, nummer 35.18

29.22 Trafikverket noterar yttrandet. Se kommentar, granskning 2021, nummer 29.17 och kommentarer, granskning 2020, nummer 35.10

29.23 Trafikverket noterar yttrandet och dialog om ömsesidigt utbyte av underlag och erforderliga utredningar kommer att ske i det mötesforum som finns mellan Skandiafastigheter och Trafikverket.

Yttrande nr 30

Sundbyberg Stadshus
Ängen 1
Lönnen 7
Lötsjövägen1B
Box 7510
174 07 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

30.1 Tidigare yttrande, granskning 2020, nummer nr.36, vidhålls

30.2 Koncernen Sundbybergs stadshus AB har mottagit rekommenderat brev från Trafikverket med remisstiden 26–31 maj. Koncernen har därefter begärt förlängd remisstid och där Trafikverket medger förlängd svarstid till den 8 juni 2021.

30.3 Med anledning av de stora förändringarna i tidsplanen gällande byggstart är det särskilt angeläget att parterna skyndsamt kommer överens om överlämnandeplaner för mark för tillfälligt nyttjande inom fastigheterna Ängen 1 och Lönnen 7 så att Sundbybergs stadshus AB får möjlighet att utveckla marken i enlighet med föreslagen markanvändning.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

30.1 Se kommentarer, granskning 2020, nummer 36.

30.2 Trafikverket noterar yttrandet och medger att remisstiden har förlängts till den 8 juni 2021 enligt önskemål från Sundbyberg stadshus AB.

30.3 Trafikverket arbetar tillsammans med Sundbyberg stad för att minimera ytor som behövs samt att återlämna ytor snarast möjligt.

Yttrande nr 31

Förvaltaren
Posten 12
Kapellet 9
Muraren 5
Ekdungen 1
Lötsjövägen 1B
Box 7510
174 07Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

31.1 Se yttrande, granskning 2020, nummer nr 37 i sin helhet

31.2 Avtal mellan parterna

Fastighets AB Förvaltaren tillägger från förgående yttrande gällande dränering av fastighet att de förväntar sig ett avtalsförslag från Trafikverket. Detta för att garantera 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.

Fastighetsägaren framför även att ett avtal kring nyttjanderätter och äganderätter behöver säkerställas för området inom kvarteret Ekdungen som berörs av nya teknikbyggnader samt tillfälligt nyttjande under byggtiden.

31.3 Fastighets AB Förvaltaren framför att samverkan med Sundbybergs stad bör ske så att en översiktlig och hållbar lösning tas fram för hela området kring Ekdungen/Duvmossen samt Ekbacken. Utifrån Trafikverkets förslag om att utöka plangränsen i Duvbo med 200 meter västerut samt ianspråktagande av mark inom, till Ekdungen 1, närbelägna fastigheter påverkas området än mer, varför dialog och samverkan mellan berörda fastighetsägare och Trafikverket behöver säkerställas för att områdets nuvarande utvecklingspotential ska bibehållas.

31.4 Kvarteret Ekdungen står inför en större renovering och Trafikverket och Fastighets AB Förvaltaren har därför tecknat ett intentionsavtal gällande bullerbekämpningsåtgärder så att dessa kan omhändertas i renoveringsprojektet. Det är viktigt att dessa åtgärder kommer på plats så att störningar från byggnationer och sedermera drift minimeras.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

31.1 Se kommentarer, granskning 2020, nummer 37 i sin helhet

31.2 Trafikverket har för avsikt att teckna avtal med berörda fastighetsägaren avseende de nödvändiga åtgärder det kan förorsaka på fastigheterna. Den tillfälliga nyttjanderätten och användningen av marken kommer att tydliggöras vid produktionsplaneringen. Trafikverkets ambition är att ha en god kommunikation med berörd fastighetsägare.

31.3 Utbyggnaden av Mälarbanan i Sundbyberg sker i samverkan med Sundbyberg stad. Trafikverket är positiva till en fortsatt samverkan med berörda parter.

Intilliggande område planeras att bebyggas med järnväg inom järnvägsplanen Duvbo-Spånga, inom samma projekt. Utökningen av plangränsen västerut syftar till att visa hur planen kan gå från fyra till två spår om inte intilliggande plan blir verklighet före Huvudsta -Duvbo.

31.4 Trafikverket ser positivt på att bullerskyddsåtgärderna omhändertas i renoveringsprojektet i enlighet med det tecknade intentionsavtalet så att överenskomna riktvärden innehålls i enlighet med gällande kontrollprogram.

Yttrande nr 32

AMF fastigheter

113 88 Stockholm

I yttrandet framförs följande:

32.1 AMF påpekar som tidigare, granskning 2020, nummer 27 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.

32.2 AMF menar att ändring av tunnelkonstruktion kräver uppdaterad eller ny MKB, de saknar övergripande konsekvensbedömning av ändringen.

32.3 Tillfällig nyttjanderätt

Tillfällig nyttjanderätt har utökats sedan tidigare granskning, det avser tillfälligt nyttjande för spont, spontstug och bergförstärkning. AMF ifrågasätter om det är möjligt att genomföra detta utan att äventyra befintlig byggnadskonstruktion och pågående användning.

32.4 AMF lyfter att tillfälligt intrång på 10 år med en förlängningsmöjlighet är långt och oprecist vilket ger dem ett stort problem ur ett uthyrningsperspektiv.

AMF påpekar att det under byggtiden kommer bli omfattande störningar i form av buller, vibrationer och hinder för hyresgäster. Planen kommer ha en stor negativ marknadsvärdepåverkan på AMF:s fastigheter.

32.5 Nedsläckning av servitut till förmån för nyttjanderätt för tillfällig perrong

AMF lyfter att man i tidigare yttrande, granskning 2020, nummer 27.2, saknade en plan för hur drift och underhåll enligt servitut skall lösas och menar att det saknas alltjämt.

Trafikverket har inte tryggt att AMF kan utföra drift-och underhållsarbeten varken praktiskt, juridiskt eller ekonomiskt avseende fastigheten Sundbyberg 2:78 undertiden en tillfällig perrong placeras på platsen. AMF accepterarar ej nedsläckande av servituten.

32.6 Servitut avseende infartsväg

AMF påpekar åter att tillfällig perrong påverkar ett infarts servitut (tidigare yttrande se granskning 2020, nummer 27.3) och menar att Trv har ännu inte presenterat förslag på hur detta skall hanteras.

32.7 Berörda detaljplaner, samordning mm

AMF lyfter som i tidigare yttrande, granskning 2020, nummer 27.7 att järnväg eller väg inte får byggas i strid med gällande detaljplan och trafikverkets skyldighet att samordna de planerade åtgärderna. AMF anser inte att Trv tagit de hänsyn lagstiftaren avsett.

AMF påpekar åter behovet av samordning av processerna för den framtida bebyggelsen ovan stationshuset och att det måste vara möjligt att samutnyttja avsatt utrymme för skyddszon.

32.8 AMF menar att stationsbyggnaden, Trafikverkets del, i förslaget är större än AMF och Sundbyberg stad räknar med.

32.9 AMF ifrågasätter även varför skyddszon (Jts1) ovan tunnel behövs.

32.10 Tillfälligt underlag avseende påverkan på grundläggning inom Sundbyberg 2:78

AMF konstaterar åter (yttrande, granskning 2020, nummer 27.5) att bergschakt troligtvis kommer nära befintlig grundläggning på berg samt att fastigheten troligtvis kommer att påverkas i omfattande grad. AMF lyfter att redogörelse för eventuella tillkommande rättigheter och/eller behov av åtkomst för underhåll av eventuellt tillkommande konstruktioner fortsatt saknas.

AMF menar att Trv behöver utreda och förtydliga var bergschakten för den nya tunneln planeras för att ge dem en möjlighet att bedöma intrång och påverkan.

32.11 Vibrationer i driftskede

AMF förutsätter att järnvägen stomljudsisoleras för att minimera påverkan på befintlig och kommande bebyggelse och att samtliga gränsvärden underskrids.

32.12 Ritningar

AMF lyfter att Trafikverkets fastighet i sektionerna 9922-97-325_027 - _029 illustreras som om de inte utgör en 3D fastighet. Förtydligande att principsektionen i planbeskrivningen råder över dessa sektioner behövs.

AMF påpekar att samordning med AMF fastighet 2:78 saknas i sektionen.

AMF lyfter också att det skapar förvirring när sektioner ser olika ut i PM byggverksamhet och olika ritningar.

32.13 PM byggverksamhet

AMF refererar till PM byggverksamhet och lyfter att det är viktigt att tillfällig passage över spåren utförs på ett vis så att Sundbyberg 2:78 fortfarande har en god tillgänglighet till tunnelbana och pendeltåg samt att otrygga miljöer inte skapas.

AMF lyfter också att stations entré mot östra torget fortsatt saknas i Trafikverkets handlingar

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

32.1 Trafikverket noterar synpunkten. se kommentarer, granskning 2020, nummer 27.1

32.2 Miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen är godkänd av Länsstyrelsen (2020-02-19) och har därmed ansetts vara tillräcklig avseende form och innehåll. I PM ändring efter granskning motiveras varför Trafikverket inte anser att MKB:n behöver arbetas om. Länsstyrelsen har dessutom 2021-04-16 lämnat ett yttrande över PM ändring efter granskning där de delar Trafikverkets bedömning i att de förändringar som gjorts sedan godkännandet av MKB:n kan anses vara marginella. Från yttrandet citeras: "De permanenta markanspråken har i stor utsträckning tidigare konsekvensbedömts som tillfälliga, det är inga eller ringa värden som påverkas av ändringarna och de beskrivningar som finns i denna MKB är så pass generella att de kan anses fortsatt vara relevanta".

Vid detaljprojektering av anläggningen kan förändringar av byggmetoden ske, under förutsättning att bedömningarna i miljökonsekvensbeskrivningen kvarstår.

32.3 Detaljerade byggskedesfrågor, är frågor som inte behöver behandlas i järnvägsplan. Dessa frågor behandlas med fördel i andra processer och forum till exempel i avtalsarbete med berörda parter. 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

Angående ytan för tillfälligt nyttjande för bergstagen kommer den att omarbetas till permanent nyttjande under mark då vidare utredning har visat att detta krävs för att hålla berget intakt i permanent skede. En ny mindre ändring kring detta kommer att göras och skickas till berörda fastighetsägare för synpunkter.

32.4 se kommentarer, granskning 2020, nummer 27.6 och 27.3 Angående den långa produktionstiden så har projektet försökt att minimera den så långt som möjligt men dessa centrala ytor kommer under perioder att behövas under hela byggtiden. Precisionen kring vilka arbeten som sker under vilka tider kommer att öka ju längre in i produktionsplaneringen som projektet kommer.

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

32.5 se kommentarer, granskning 2020, nummer 27.2

32.6 se kommentarer, granskning 2020, nummer 27.3



32.7 se kommentarer, granskning 2020, nummer 27.7

32.8 Redovisat utrymme för station är utrymme som krävs för angöring till plattformar (hissar, rulltrappor) och Trafikförvaltningens angivna behov för spärrar och biljettförsäljning. Det är dessa ytor som fastställs i järnvägsplanen. Övriga ytor redovisas i kommande detaljplan

32.9 Skyddszonen är ett utrymme som krävs för att säkerställa tunnelns funktion och säkerhet, se även kommentarer, granskning 2020, nummer 27.7. Ovan tunneln behövs skyddszonen för åtkomst för underhåll av anläggningen

32.10 se kommentarer, granskning 2020, nummer 27.6 Angående ytan för tillfälligt nyttjande för bergstagen kommer den att omarbetas till permanent nyttjande under mark då vidare utredning har visat att detta krävs för att hålla berget intakt i permanent skede. En ny riktad mindre ändring av järnvägsplanen kring detta kommer att göras och skickas ut till berörda fastighetsägare

32.11 Utmed de sträckor där det föreligger en risk för höga stomljuds nivåer kommer stomljuds isolerande åtgärder utföras.

Järnvägsplanen och dess miljökonsekvensbeskrivning utgår från befintligheter samt gällande och antagna detaljplaner och därmed finns inte åtgärder för framtida kommande bebyggelser med.

32.12 Plankartan med sektioner visar markbehovet för den nya järnvägsanläggningen, inom trafikverkets egen fastighet och andra berörda fastigheter. Fastighetsbildning dvs förändrad äganderätt på marken och skapande av servitutsrätter sker genom en kommande lantmäteriförrättning. Principen enligt sektionerna i planhandlingen gäller då.

Plankartans sektioner har syftet att beskriva behovet av mark. Övriga sektioner har andra syften och är framtagna i annat syfte och skede i projekteringen vilket gör att de ser olika ut och kan ha delvis annan information. Visad anläggning skall dock rymmas inom planens sektion.

32.13 Trafikverket noterar synpunkterna, se kommentarer, granskning 2020, nummer 27.6. Angående punkten om stationsentré så visar järnvägsplanen en utformning utifrån behov av utrymme för stationens funktion som till exempel rulltrappor, hissar och spärrfunktion. Detaljutformning redovisas inte i järnvägsplanen

Framtida produktionsplanering kommer att ta med frågan kring hur passagera över järnvägen ska planeras under byggtiden



Yttrande nr 33

Sundbyberg stad
172 92 Sundbyberg

I yttrandet framförs följande:

33.1 Sundbyberg framför att granskningshandlingen fortfarande inte innehåller tillräckligt med information om den planerade stadsutvecklingen, samt att nödvändiga ledningsdragningar inte kan genomföras om järnvägen byggs enligt föreslagen granskningshandling.

33.2 Sundbyberg stad skriver att inlämnade synpunkter från förra granskningen av järnvägsplanen inte är inarbetade i det nya förslaget vilket de anser är anmärkningsvärt. De anser dessutom att MKB:n behöver uppdateras och utökas samt att granskningshandlingarna fortsatt behöver ändras i en ytterligare kompletterande granskning.

33.3 Sundbyberg anser att järnvägsplan och detaljplan tydligare måste synkroniseras och att samordning samt samnyttjande med Trafikverket kvarstår. Staden anser att nytta behöver påvisas, även för Sundbyberg, och att Trafikverket behöver ge någon form av garantier till Sundbybergs stad för att stadsutvecklingen ska kunna genomföras.

33.4 Miljökonsekvensbeskrivning

Med anledning av Trafikverkets beslut om förändrad tunnelkonstruktion bedömer Sundbybergs stad att järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning bör uppdateras.

Staden ser att ny konstruktionsmetod ger förbättringar för grundvatten, men de saknar övergripande konsekvensbeskrivning av föreslagen förändring, vilket de anser medför en sårbarhet i förslaget. De anser att detta står i konflikt med lagstiftarens avsikt med MKB-kravet.

Vidare beskrivs att man saknar konsekvensbedömning om att arbetet nu kommer att bedrivas i ett öppet schakt. Trafikverket har tidigare meddelat Sundbyberg att den förra byggmetoden var fördelaktig då omgivningspåverkan vid produktion av en konstruktion med sekantpålar och lock skulle begränsas i jämförelse med öppet schakt. Nu resonerar man, enligt yttrandet, i PM efter granskning att den nya metoden kommer att innebära mindre störning.

Staden anser även att den MKB som tagits fram inte har utrett flera viktiga aspekter som till exempel en riskanalys över påverkan av marksättningar på VA-systemet (inklusive risk för föroreningar) och risk för grundvatteninträngning i befintlig VA-anläggning på grund av vibrationer som riskerar att orsaka sprickor i VA-anläggningen. Även påverkan på VA-systemet till följd av Trafikverkets spont och spontstag, som behövs med den nya produktionsmetoden, redovisas inte i MKB:n.

Man saknar även redogörelse till hur den påverkade tiden från åtta till 14 år påverkar förväntade störningar.

Sundbyberg anser också att Trafikverkets MKB bör kompletteras med att innehålla text om kapacitetsbristen i Sundbybergs kombinerade nät, något som man anser måste åtgärdas i samband med Mäljarbanans projekt.

Sundbybergs stad har också synpunkter på såväl redaktionella detaljer samt avsaknaden av en konsekvensanalys för busstrafik och närtrafiken.

33.5 Servitut

Avseende ny beskrivning av kommande servitut ser staden att det finns felaktigheter i fråga om förslag som varken är överenskomna eller genom argument förankrade hos Sundbybergs stad. De anser att samtliga planritningar och teckenförklaringar i Tvärsektioner behöver ses över och ändras. De anser att det inte är skäligt att skyddszonen ovan tunneln ska ha samma servitutsrätt som på sidorna. Det är inte skäligt att Sundbyberg stad ska be Trafikverket om lov för att göra åtgärder på egen mark och detta var, enligt staden, aldrig andan i Medfinansieringsavtalet.

33.6 Anspråkstagna arbetsområden

Sundbyberg stad anger att det i PM Ändring efter granskning redovisas ett större område vid Sundbyberg 2:78 som tillfälligt nyttjande än vad tidigare handling visar och de efterfrågar en förklaring till detta. Samma gäller fastigheterna Kabeln 6 och Plåten 3. Man efterfrågar även en sektionstillustration av sponten och stagen vilket skulle förtydliga bilden.

33.7. Kvarlämnade konstruktioner

Sundbyberg stad anser att spont och spontstag ska tas bort överallt där staden inte aktivt har accepterat kvarstående spont på en specifik plats.

De anser att sponten och spontstagen påverkar åtkomst och driftbarhet av VA-systemet. SAVAB (Sundbyberg vatten och avfall) kommer inte att kunna acceptera en kvarvarande spont som påverkar åtkomst till ledningsnätet negativt. De framför ett önskemål att Trafikverket tar fram en rivningsplan för sponter, stag och konstruktioner som SAVAB och staden kan godkänna.

Trafikverket anger i sina handlingar att Spont och stag ska lämnas kvar samtidigt som att det är ett tillfälligt nyttjande. Detta ifrågasätts av Sundbybergs stad och man anser att handlingarna ska ändras och att det ska stå "Spont och spontstag tas bort efter avslutad byggtid".

33.8 Gångtunnlar och broar

Staden kräver att när Trafikverket tar bort de gångtunnlar och broar som finns i dagens miljö i Sundbyberg och Ekensbergsbron i Solna så ska hela gångtunneln och bron tas bort av Trafikverket och inte endast en begränsad del av den.

Sundbyberg stad anser att Trafikverket behöver justera i handlingarna och illustrationskartorna så att det blir tydligt att hela gångtunnlarna och broarna ska tas bort.

33.9 Skyddsåtgärder

Sundbyberg stad bedömer att behov finns för stomljuddämpande åtgärder i hela Sundbybergstunneln längd, så att ny tillkommande bebyggelse inte onödigt försvåras. Staden anser att handlingarna ska justeras så att hela Sundbybergstunneln innefattas med stomljuddämpande åtgärder.

33.10 Stationsbyggnad och stationsentré

Sundbyberg stad anser att Trafikverket inte har tagit med stationsbyggnaden eller stationsentrén inuti stationsbyggnaden i tillräcklig utsträckning i handlingarna.

33.11 Teknikanläggning

Sundbyberg stad anser att det behöver framkomma att teknikanläggningen på Järnvägsgatan vid Starrbäcksgatan ska vara ny järnvägsmark med 3D-fastighetsbildning då det planeras en byggnad ovanför denna tillkommande järnvägsmark som staden äger idag.

33.12 Detaljplaner

Sundbybergs stad har noterat att de pågående detaljplanerna som reglerar markanvändningen på och intill järnvägsanläggningen inte är med under stycket ”pågående detaljplaner” i planbeskrivningen.

33.13 Vattenförsörjning, spillvatten och dagvatten

Staden anser att ett förslag för hur samtliga ledningar ska ligga när Mäljarbanan och den nya bebyggelsen i Sundbybergs nya stadskärna är färdigbyggd saknas. De nämner en rad frågor som berör projektering och genomförande som behöver hanteras, både gällande bygg och driftsskede.

33.14 Nytt VA-system på grund av ny järnvägsanläggning

Den nya tillkommande järnvägstunnelns storlek och ytliga läge innebär att utrymme för markförlagd infrastruktur som vatten, avlopp, fjärrvärme, fjärrkyla, gas, el och datakablar blir begränsad. Då VA-systemet ligger längst ner i förhållande till andra ledningar vill staden tydligt poängtera att SAVAB inte har godkänt försämrad åtkomst i permanent skede på grund av övriga ledningsslag och konstruktioner som ligger ovan och intill VA-systemet. Försämrad åtkomst kan bara accepteras under byggtid förutsatt

att en plan för åtkomst och alternativ VA-försörjning tas fram av Trafikverket och godkänns av SAVAB.

Staden vill också tydliggöra att för att det ska vara möjligt för SAVAB att ansvara för drift av ledningssystemet så krävs ett tätt samarbete mellan Trafikverket, Trafikverkets entreprenörer och SAVAB. Arbeten som planeras att genomföras ska godkännas av SAVAB för att Trafikverket ska ha tillåtelse att utföra dessa arbeten och lämna över driftansvaret efter slutfört arbete till SAVAB.

Vid en vattenläcka eller avloppsstopp ska SAVAB kunna schakta fram ledningen och laga den inom rimligt tid och kostnad. Om tiden blir mer än fyra timmar behöver alternativ VA-försörjning finnas. Eftersom Trafikverket i och med ledningsomläggning och tunnelbyggnation försvårar driftförutsättningar för SAVAB anser staden att Trafikverket behöver ta fram en drift och skötselplan för VA-anläggningen som även innehåller alternativa försörjningar.

33.15 Risker med järnvägsutbyggnaden, dess byggskede kopplat till VA och grundvatten Sundbyberg ser en risk för att ledningar går sönder på grund av grundvattenavsänkning och sättningar i mark. De ifrågasätter att skyddsåtgärder endast är planerade för nya, men ej befintliga ledningar.

Staden ser också en risk att det under byggskedet uppstår vibrationer som ytterligare riskerar att skada befintlig VA-anläggning. Staden efterfrågar en utredning som kompletterar Trafikverkets sättningsbedömning genom att inventera risker och eventuella skyddsåtgärder som behöver vidtas. Annars kan inte SAVAB godkänna överskridandet av SAVAB:s vibrationsbegränsningskrav och staden kommer att bestrida vattendomen.

33.16 Framtida lösning i det nya stadsrummet

Staden efterfrågar en helhetslösning presenterad för sig där de det inte ligger övriga ledningar inom SAVAB:s VA-schaktområden.

Stadsutvecklingsprojektet Sundbybergs nya stadskärnas planerade lösning för nytt dagvattensystem är i konflikt med kvarsittande spont och stad. Kapacitetsbristen i Sundbybergs nät kan inte lösas utan att Trafikverket projekterar och tar fram en lösning avseende kvarsittande spont och stag som Sundbyberg stad kan godkänna.

33.17 Rättigheter för åtkomst till ledningar

Kring järnvägstunneln kommer en skyddszon att skapas vilket bland annat reglerar hur schaktning får ske intill järnvägstunneln. Staden vill göra Trafikverket uppmärksam på att SAVAB har behov att reglera hur Trafikverket agerar vid schaktning intill SAVAB:s VA-system. Då Mälarbanan placeras intill och under SAVAB:s ledningar anser staden att rättigheter ska regleras i avtal mellan Trafikverket och SAVAB i samband med att Trafikverkets rättigheter i Stadens mark regleras i detalj- och järnvägsplan.

33.18 Avfall

Staden förutsätter att Trafikverket säkerställer att avfallshämtningen i det område som påverkas av utbyggnaden fungerar under hela byggtiden. De anser också att de kostnader som uppstår för anordningar och tillfälliga lösningar ska bekostas av Trafikverket.

Staden anser att det bör stå om detta i planhandlingarna under kapitlet om byggskedet. Vidare kräver staden att avtalslösningarna ska utföras enligt Föreskrifter om Avfallshantering för Sundbybergs stad och de måste godkännas av SAVAB i god tid före avstängning eller förändring.

Staden nämner också att det planeras en sopsugsledning på stadens mark inom del av järnvägstunnelns skyddszon och rättigheten att äga och drifta ledningarna ska regleras i avtal mellan SAVAB och Trafikverket.

33.19 Påverkan på fastigheter i centrala Sundbyberg

Flera av Sundbyberg stads, av kommunens fastighetsbolag ägda, fastigheter kommer att få en mycket omfattande påverkan av Trafikverkets projekt både under genomförandetiden och vidare under förvaltningen av dessa fastigheter. Staden förutsätter att Trafikverket tillgodoser alla parametrar för god verksamhets- och boendemiljö (tillgänglighet, buller, vibrationer, dygnsvila mm) så att verksamheter kan finnas kvar och verka och att hyresgäster kan bo kvar samt ha en boendemiljö där vardagen fungerar.

Staden förutsätter vidare en god dialog med Trafikverket för att kunna hantera störningar och krav på ersättning och/eller kompensation som kan komma från bostads- och lokalhyresgäster.

33.20 Påverkan på fastigheter i centrala Sundbyberg

Vidare anser staden att ny dränering ska utföras av Trafikverket eftersom järnvägens konstruktion och skyddszon kommer att ligga i anslutning till flera av huskropparna. Staden anser att ett kommande servitut inte får bildas på annat sätt än att det garanteras att fastighetsägaren även i framtiden ska kunna underhålla och drifta sina byggnader med tillhörande ledningar med mera på motsvarande sätt och till samma kostnad. Sundbybergs stad förväntar sig att Trafikverket tar fram ett avtalsförslag om detta till såväl staden och andra fastighetsägare längs med hela järnvägen genom Sundbyberg. Det gäller för befintlig bebyggelse likväl som tillkommande bebyggelse.

33.21 Påverkan på fastigheter i centrala Sundbyberg - Ekdungen/Duvmossen

På grund av utbyggnaden av Järnvägen kommer Trafikverket att riva byggnaden innehållandes parkering belägen i kvarteret Ekdungen 1, vilken ägs av stadens kommunala fastighetsbolag. Staden vill poängtera att avtal kring nyttjanderätter och äganderätter behöver säkerställas samt förutsättningarna för ersättning och ett

återskapande av såväl ny markyta som nytt parkeringshus behöver avtalas mellan Fastighets AB Förvaltaren och Trafikverket i god tid innan rivning och utbyggnad kan påbörjas.

Staden lyfter också behovet att samverka så att en översiktlig och hållbar lösning tas fram för hela området kring Ekdungen/Duvmossen samt Ekbacken. Trafikverkets förslag som innebär att plangränsen utökas i Duvbo med 200 meter västerut samt ianspråktagande av mark inom och invid Ekdungen 1. Staden lyfter speciellt det höga planket som kommer att finnas mellan järnvägen och fastigheten, där de ser ett behov av samverkan kring utformningen av planket och övriga bullerskyddsåtgärder.

33.22 Stomljud

Staden har genom sina fastighetsbolag erfarenhet från andra fastigheter vars huskroppar ligger nära järnvägen eller tunnelbanan och ser utifrån det en stor risk att deras fastigheter Posten 12, Kapellet 9 och Muraren 5 kommer att få vibrationer som fortplantas i stommen. Staden och berört fastighetsbolag vill få insikt och kunskap om hur Trafikverket arbetar för att minimera dessa störningar på

33.23 Trafik i staden Stationsentré öst

I handlingarna ser den östra stationsentrén till Sundbyberg station (i höjd med Lilla Alby och Solna Business Park) inte ut att vara öppen för allmänheten att passera mellan kommunerna utanför spärrlinjen. Sundbyberg stad uppmuntrar till en lösning där en sådan passage är möjligt då området påverkas positivt med en närmre koppling över den barriär som tåget utgör för de gående och cyklande.

33.24 Stationsentré väst

Sundbyberg påpekar att det saknas information om huruvida västra stationsentrén i Sundbyberg stad har en eller två ingångar. Att få till två ingångar i Sundbybergs västra stationsentré (en från väster och en från öster) skulle vara mycket positivt för att underlätta flöden och ger stationshuset som helhet bättre kapacitet och trygghet.

33.25 Byggskedesbeskrivning

Sundbyberg anser att järnvägsplanens redovisade delar vad som hanteras under byggtid inte ger en komplett bild på hur trafiken kommer att fungera under byggtid och hur angöring och tillgänglighet kommer att hanteras och säkerställas.

Vidare påtalar de att tillgänglighetsanpassade passager över spåret vid Stationsgatan och Esplanaden behöver säkerställas i alla skeden och att handlingarna saknar sådan information kring hur det ska hanteras.

De påtalar också att det saknas en uppdaterad redovisning om masshantering, transporter i stadsmiljö och på vägar som inte är anpassade för vare sig BK1 eller för mängden transporter som utbyggnaden alstrar. Sundbyberg anser att det inte framkommer några aktuella uppskattningar på transportvägar, mängder eller antal

transporter och att det saknas en bedömning av miljöpåverkan i stadsmiljö avseende transporter.

33.26 Planbeskrivningen kopplat till trafik

Sundbyberg påtalar ett antal redaktionella felaktigheter och påpekanden i planbeskrivningen. De önskar även vissa förtydliganden i bilden över byggskedet.

Sundbyberg stad vill göra Trafikverket uppmärksam på att användningen av Vasagatan för byggtrafik kan vara begränsad så staden planerar att förstärka gångfunktioner på gatan under vissa perioder som en sommargata. Trafikverket behöver föra dialog med staden hur det ska hanteras under den långa tiden kopplat till både förberedande arbeten och byggtiden.

Sundbyberg påpekar också att det saknas information om det är möjligt att gå mellan Järnvägsgatan och Landsvägen när den tillfälliga stationen är på plats. De anser att kopplingen behöver säkerställas och vara avgiftsfri (utan spärrlinjer).

De vill också påtala vikten av att befintliga passager undre byggtiden behöver ersättas med tillfälliga passager. De önskar också en mer detaljerad beskrivning av konsekvenser för buss och närtrafiken i samband med rivningen av broarna vid Lofströms Alle och Ekensbergsbron.

33.27 Risk

Staden anser att det fortfarande är en felaktig formulering i planhandlingen angående byggnader på tunneltaket, som inte får användas för stadigvarande vistelse såsom kiosk med försäljning.

Sundbyberg anser att det inte stämmer med den riskutredning som för detaljplanen, som anger att kiosk eller restaurangverksamhet är tillfällig vistelse och ska vara möjlig i envåningshus i form av lätta konstruktioner.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mälarbanan

33.1 se kommentarer, granskning 2020, nummer 39.1 och 39.2.

33.2 Trafikverket har bemött de synpunkter som kom i granskningen våren 2020, och som besvaras i yttrandet från den tidigare granskningen, muntligt med Sundbyberg under möten. Några mindre synpunkter har föranlett ändringar i den kompletterande granskningen och de övriga synpunkterna har Trafikverket bedömt är avtalsfrågor eller inte berör sådant som går att planlägga i en järnvägsplan. Den planerade bebyggelsen som ännu inte är fastslagen ska behandlas separat i detaljplanprocessen även om järnvägsplanens utbredning inte ska motverka denna utveckling. Detsamma gäller MKB:n Trafikverket anser inte att de ändringar och kompletteringar som Sundbyberg föreslår hör hemma i en MKB för järnvägsplan. Dessa frågor hanteras i andra

prövningar, såsom tex ansökan om vattenverksamhet och detaljplaneprocessen. Ang. krav på att göra om miljökonsekvensbeskrivningen, se nedan under 33.4

33.3 Framtagandet av järnvägsplan och detaljplan har skett synkroniserat och i samverkan mellan Trafikverket och Sundbyberg. Trafikverkets bedömning av parternas gemensamma planering i denna fråga är att järnvägsplanen kronologiskt kommer före detaljplanen, dvs när järnvägsplanen varit på granskning har detaljplanen varit på samråd. Detta för att sluttiderna ska synkroniseras för respektive planprocess vilket påskyndar byggstarten.

Parterna har också, enligt Trafikverkets mening, varit överens om att det därför i järnvägsplanen inte redovisas kommande bebyggelse och konsekvenser för denna utan att järnvägsplanen bara förhåller sig till befintligheter och laga kraftvunna detaljplaner. Angående Sundbybergs önskemål om garantier för stadsutvecklingen anför Trafikverket följande: Järnvägsplanen reglerar Trafikverkets anläggning och kommande detaljplaner reglerar Sundbybergs planerade stadsutveckling. Dessa planer behöver synkroniseras med varandra. Avtalsarbete pågår mellan parterna. I avtalsarbetet och kommande detaljplanearbete kan detaljer förankras.

33.4 Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen är godkänd av Länsstyrelsen (2020-02-19) och har därmed ansetts vara tillräcklig avseende form och innehåll. I PM ändring efter granskning motiveras varför Trafikverket inte anser att MKB:n behöver arbetas om. Länsstyrelsen har utöver detta (2021-04-16) lämnat ett yttrande över PM ändring efter granskning där de delar Trafikverkets bedömning i att de förändringar som gjorts sedan godkännandet av MKB:n kan anses vara marginella. Från yttrandet citeras: ”De permanenta markanspråken har i stor utsträckning tidigare konsekvensbedömts som tillfälliga, det är inga eller ringa värden som påverkas av ändringarna och de beskrivningar som finns i denna MKB är så pass generella att de kan anses fortsatt vara relevanta”.

Kunskapen har ökat inom Trafikverkets organisation, vilket föranledde beslutet om ny metod av utförande av tunnel. Trafikverket resonerar i stycke 2.3.1 om att vissa moment, utan skyddsåtgärder, riskerar att få högre nivåer men under kortare tid. Dock görs helhetsbedömningen att antalet bullerstörda och de högsta nivåerna kvarstår oförändrade. En MKB för järnvägsplan ger en översiktlig beskrivning av byggskedet men järnvägsplanen prövar den permanenta anläggningen och byggskedesbeskrivningen syftar huvudsakligen till att visa att projektet är genomförbart med rimliga störningar. Detta bedömer Trafikverket inte har förändrats med den nya produktionsmetoden.

Även detaljerade byggskedesfrågor, såsom konsekvenser på VA-systemet, konsekvenser av spont och spontstag med mera är frågor som inte behandlas i en MKB för järnvägsplan. Dessa frågor behandlas med fördel i andra processer och forum såsom tillståndsansökan för vattenverksamhet samt i avtalsarbete med berörda ledningsägare.

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.

Trafikverket bedömer att det skett ett missförstånd gällande en förlängning av byggtiden från 8 till 14 år. Den totala tiden är tio år enligt järnvägsplanehandlingarna. Det som beskrivs i PM efter granskning är att de två år som bygget av de tillfälliga spåren tar, vilket tidigare inte ingick i järnvägsplanen, nu tas med i tiderna i järnvägsplanen. Det är i praktiken ingen skillnad på byggtiden, bara att hela byggtiden nu beskrivs i järnvägsplanen. De ytterligare två årens byggtid för tillfälliga spåren påverkar inte järnvägsplanens beskrivning av byggskedet i stort eller konsekvensbeskrivningarna i planen.

Angående kapacitetsbristen i Sundbybergs kombinerade nät anför Trafikverket att det inte är en fråga för järnvägsplanens MKB utan den hanteras i detaljplaneprocessen med tillhörande MKB.

Avseende övriga önskemål av komplettering av MKB:n bedömer inte Trafikverket att ett omtag av MKB-processen är nödvändigt för järnvägsplanen. Konsekvensanalys för busstrafik och närtrafik ingår inte i vad en MKB behöver innehålla enligt miljöbalken. Detta hanteras i det löpande arbetet mellan parterna.

33.5 Servitut

Se kommentarer, granskning 2020, nummer 39.28. Trafikverket kvarstår i bedömningen att de redovisade servituten för skyddszon i järnvägsplanen är det utrymme Trafikverket behöver för att kunna bibehålla anläggningen för att säkerställa tunnelns funktion och säkerhet. Servitutet syftar till att skydda Trafikverkets anläggning men omöjliggör inte att kommunen kan använda marken ovan tunneln. Det är i kommande detaljplaneprocess som markanvändningen och begränsningar i denna fastslås. Trafikverket anför att det är skäligt att kräva begränsningar för kommunens markanvändning ovan tunneln, då det är ett riksintresse som inte får riskeras att skadas. Avtalsarbete pågår mellan parterna. I avtalsarbetet och kommande detaljplanearbete ska detaljer förankras.

33.6. Anspråkstagna arbetsområden

Orsaken är att ytan behövs för spont och stag då man bytt arbetsmetod. Detta framgår i PM Ändring efter granskning och hänvisning görs till bilagan till plankartan för tillfälliga markanspråk, där även orsaksbeskrivning framgår. Detaljerade byggskedesfrågor, såsom detaljerade bygghandlingar av spont och spontstag är inte handlingar som redovisas i en järnvägsplan men kommer att redovisas närmare för berörda fastighetsägare och Sundbyberg.

33.7 Kvarlämnade konstruktioner

Se kommentarer, granskning 2020, nummer 39.22. Trafikverket kommer att säkerställa att sponten är genomsläpplig för att inte påverka befintlig grundvattennivå. Spont och spontstag kommer generellt inte att tas bort utan kapas under mark och lämnas kvar. Vill någon aktör sedan, efter byggskedet, kapa spont eller spontstag vid behov så kommer det att vara möjligt, då sponten inte längre har någon funktion efter byggskedet. Avtalsarbete pågår mellan parterna att reglera detta.

33.8 Gångtunnlar och broar

Gällande rivning av gångtunnlar och broar är denna fråga inte något som regleras i järnvägsplanen varför Trafikverket inte avser att justera handlingarna. Illustrationskartorna fastställs inte och är endast vägledande. Avtalsarbete pågår mellan parterna där denna fråga diskuteras och avses regleras.

33.9 Skyddsåtgärder

Järnvägsplanen omhändertar inte skyddsåtgärder för kommande, ej lagakraftvunna, detaljplaner. Trafikverket avser inte att ändra i järnvägsplanen. Avtalsarbete pågår mellan parterna där denna fråga kan diskuteras

33.10 Stationsbyggnad och stationsentré

Redovisat utrymme för station är utrymme som krävs för angöring till plattformar (hissar, rulltrappor) och Trafikförvaltningens angivna behov för spärrar och biljettförsäljning. Det är dessa ytor som fastställs i järnvägsplanen. Övriga funktioner redovisas i kommande detaljplan.

I övrigt se kommentarer, granskning 2020, nummer 39.24, 39.25 och 39.27

33.11 Teknikanläggning

Trafikverket avser inte att ändra i järnvägsplanen men är öppna för att möjliggöra att teknikhuset byggs över eller in i en annan byggnad om det är möjligt att kombinera med drift och underhåll av teknikanläggningen med bibehållen säkerhet och funktion. Trafikverket och Sundbyberg har en pågående dialog om detta. Avtalsarbete pågår mellan parterna där denna fråga kan lyftas in när frågan utretts.

33.12 Detaljplaner

Trafikverket beklagar misstaget och har sett över skrivningen och tagit med dessa detaljplaner.

33.13 Vattenförsörjning, spillvatten och dagvatten

Se kommentarer, granskning 2020, nummer 39.2 samt 39.12. Detaljerade byggskedesfrågor, samt detaljerade lösningar för spill- och dagvatten är inte handlingar som redovisas i en järnvägsplan De i yttrandet nämnda frågorna hanteras i pågående dialog med Sundbybergs stad och SAVAB, Trafikverket håller med om att dessa frågor är av största vikt och arbetet med att lösa dessa är prioriterat.

33.14 Nytt VA-system på grund av ny järnvägsanläggning

Se kommentar, granskning 2021, nummer 27.3

33.15 Risker med järnvägsutbyggnaden, dess byggskede kopplat till VA och grundvatten

Se kommentar, granskning 2021, nummer 27.4

33.16 Framtida lösning i det nya stadsrummet

Se kommentar, granskning 2021, nummer 27.6

33.17 Rättigheter för åtkomst till ledningar

Se kommentar granskning 2020, nummer 27.7. Sundbyberg ansvarar för att upplåta rättigheter för ledningsägare i sin mark. Om ledningar av olika anledningar hamnar inom Trafikverkets skyddszon ska ledningskorsningsavtal tecknas mellan ledningsägaren och Trafikverket. Dessa avtal reglerar vad som gäller tex vid schaktning i närheten av Trafikverkets anläggning. Avtalsarbete pågår mellan parterna.

33.18 Avfall

Se kommentar, granskning 2021, nummer 27.8

33.19 Påverkan på fastigheter i centrala Sundbyberg

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 fastighetsägarna och kommunen kommer att fortgå under projektets genomförande och Trafikverket önskar precis som kommunen en god och nära dialog om störningar och krav på ersättning från berörda hyresgäster och verksamheter.

33.20 Påverkan på fastigheter i centrala Sundbyberg

Trafikverket har utrett befintliga närliggande fastigheter till den nya järnvägstunneln utifrån deras befintliga dräneringsanläggningar och geologiska förutsättningar efter Trafikverkets utbyggnad. Skadeförebyggande åtgärder utreds och kommer erbjudas de fastighetsägare som berörs. Trafikverket upplyser om att markupplåtelse för ledningar är Sundbyberg som markägare ansvariga för.

Ny bebyggelse regleras i kommande detaljplan och i dialog mellan Sundbyberg och Trafikverket.

33.21. Påverkan på fastigheter i centrala Sundbyberg - Ekdungen/Duvmossen

Se kommentarer, granskning 2020, nummer 37.5. Trafikverket påtalar att Sundbyberg och Trafikverket redan slutit tidigt avtal för byggnad och mark för befintligt

parkeringsgarage som påtalas i yttrandet. Trafikverket avser att avtala om genomförandet för rivning av parkeringshuset.

33.22 Stomljud

Trafikverket redovisar i sin miljökonsekvensbeskrivning de beräknade stomljuds nivåerna för alla närbelägna fastigheter och vilka av husen som är berättigade till åtgärder för stomljud. Alla de angivna fastigheterna kommer att få stomljudsåtgärder för att klara gällande riktvärden.

33.23 Trafik i staden Stationsentré öst

I handlingarna definieras inte passagen i detalj, men det finns nu en överenskommelse om att bron ska kunna användas som passage mellan de två kommunerna för gång och cykel.

33.24 Stationsentré väst

Se kommentarer, granskning 2020, nummer 39.27. Utformning av ingångar till stationsentrén projekteras baserat på Trafikförvaltningens krav. Avtal om någon annan lösning behöver tecknas mellan Sundbyberg stad och Trafikförvaltningen.

33.25 Byggskedesbeskrivning

Se kommentarer, granskning 2020, nummer 39.17, 39.19 och 39.23. Till järnvägsplanen finns en PM Byggverksamhet Huvudsta-Duvbo som i stort beskriver det som Sundbyberg efterfrågar avseende byggskedet. Den anger preliminära transportvägar, antalet transporter samt bedömd miljöpåverkan. Dock är bedömningarna fortfarande preliminära då man ännu inte kommit så långt i produktionsplaneringen. Det kommer att utredas vilka vägar som behöver förstärkas och vilken typ av transporter som kommer att gå på vilka vägar. Aktuella tillstånd och dispenser kommer att sökas. Avtalsarbete pågår mellan parterna

33.26 Planbeskrivningen kopplat till trafik

De felaktigheter och förslag på förtydliganden som Sundbyberg uppmärksammat kommer i den mån det är möjligt att rättas till. Vissa förtydliganden anser inte Trafikverket behöver framgå i en planbeskrivning, till exempel entréernas exakta placering, då detta inte fastställs i järnvägsplanen utan i kommunens detaljplan.

Exakta omledningar av kollektivtrafiken är inte färdigutredda och beskrivs normalt sett inte i en planbeskrivning, som främst har till uppgift att beskriva den färdiga anläggningen. Dock kommer tät dialog att fortsatt ske med staden och Trafikförvaltningen för att säkerställa en fungerade kollektivtrafik under byggtiden. Trafikverket noterar informationen om sommargågata och tar med sig detta i fortsatt planering.

33.27 Risk

Formuleringarna i planhandlingarna avseende kiosker etcetera ovan tunneln baseras på utredningsarbetet som tillhör järnvägsplanen, bl. a att ingen bebyggelse som medför stadigvarande vistelse skall finnas på tunneltaket. Vill Sundbyberg stad bygga dessa typer av mindre byggnader ovan tunneln behöver i sådana fall detaljplanehandlingarna visa att de begränsningar som behövs för att säkerställa personsäkerhet enligt järnvägsplanen kan hanteras på annat vis (dvs lämpligt uppförande, skyddsåtgärder inom ramen för detaljplanen eller liknande).

Yttrande nr 34

Solna stad
Stadshusgången 2
171 86 Solna

I yttrandet framförs följande:

34.1 Se yttrande, granskning 2020, nummer 43.

34.2 Solna stad konstaterar att de förändringar som berör Solna är justering av markanspråk under Huvudstatunneln, i Solna Business Park, vid fastigheten Albydal och längs Oskarsrogatan. Även att det teknikhus som tidigare har redovisats vid Oskarsrogatan nu är placerat vid Ankdammsgatan och att servicevägen vid Huvudsta torg har justerats. Gång- och cykelvägen på den södra sidan om spåren under Huvudstagatans vägbro och under Frösundaleden har tagits bort då passagera bibehålls på annat sätt.

Förändringar, gällande placering av teknikhus, markanspråk vid Albydal samt gång- och cykelstråk, som Solna påtalat från föregående granskning av järnvägsplanen är nu justerade.

34.3 Solna stad framför fortsatt att det saknas redovisning och information om hur järnvägsplanen och järnvägsanläggningen är anpassad till den planerade bebyggelsen i direkt anslutning till järnvägsanläggningen bl. a med avseende på skyddsåtgärder mot vibrationer, buller med mera. Den nya bebyggelsen är en avgörande planeringsförutsättning som järnvägsanläggningen och järnvägsplanen måste anpassas till.

34.4 Solna stad anser fortsatt att de kommande cykelstråken ska redovisas i järnvägsplanen.

Kommentar från Trafikverket Projekt Mäljarbanan

34.1 Trafikverket hänvisar till kommentarer, granskning 2020, nummer 43.

34.2 Trafikverket noterar yttrandet och instämmer med de beskrivna förändringarna.

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

Ärendenummer

TRV 2015/87751

PM

Dokumentdatum

2021-08-19

Sidor

49(49)



TRAFIKVERKET

34.3 Trafikverket hänvisar till kommentarer, granskning 2020, nummer 43.1. I planbeskrivningens bilaga 1 kommer även Solnas pågående detaljplan listas för att ytterligare bidra till att skapa en helhetsbild.

34.4 Lag om byggande av järnväg styr vad som ska fastställas i en järnvägsplan, se även Trafikverkets kommentar 34.3 ovan. Trafikverket redovisar inte kommunala cykelvägar i järnvägsplaner, kommuner omhändertar detta i sina detaljplaner. Trafikverket anser att järnvägsplanen ska läsas tillsammans med kommunens kommande detaljplan för att få en helhetsförståelse.

För Trafikverket Projekt Mäljarbanan Region Stockholm den 2021-08-19.

Åsa von Malmborg, projektledare