

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# Järnvägsplan Mälardalen, Duvbo-Spånå

Stockholms kommun, Stockholms län

2021-11-22

Ärendenummer: TRV 2013/65117



**Trafikverket**

Projekt Mäljarbanan, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Fredrik Lidberg & Åsa Jäverdahl, projekteringsledare Plan

Dokumentdatum: 2021-11-22

Ärendenummer: TRV 2013/65117

Kontaktperson: Andreas Dahlberg, Funktionsansvarig Plan

<b>INLEDNING.....</b>	<b>4</b>
<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>5</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING .....</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅDSKRETS .....</b>	<b>5</b>
<b>SAMRÅD – FÖRSTUDIE OCH JÄRNVÄGSUTREDNING .....</b>	<b>6</b>
Sammanfattning av genomförda samråd i Förstudie.....	6
Sammanfattning av genomförda samråd under Järnvägsutredning.....	6
<b>SAMRÅD – JÄRNVÄGSPLAN .....</b>	<b>6</b>
Syfte och omfattning.....	6
Möten och informationsutbyte.....	6
Samråd med berörd länsstyrelse .....	6
Samråd med berörda kommuner.....	7
Stockholm Stad .....	7
Sundbybergs Stad.....	8
<b>Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten .....</b>	<b>9</b>
Buller/vibrationer .....	9
Plankorsningen vid Fristadsvägen .....	10
Nedsänkning mellan Spånga – Duvbo sjukhus .....	11
Sulkyvägens ersättning .....	11
Ny pendeltågsstation.....	11
Övriga miljöfrågor .....	11
Gestaltning .....	12
Generellt .....	12
Byggskedet.....	12
<b>Fastighetsägare, verksamhetsutövare, inkl. bostadsrättsföreningar.....</b>	<b>12</b>
<b>Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....</b>	<b>17</b>
<b>Samråd efter granskningstillfället 2016 .....</b>	<b>22</b>

## Inledning

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet gått till, vilka synpunkter och yttranden som kommit in från allmänhet och myndigheter samt var yttranden, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Järnvägsplanen för Mäljarbanan, sträckan Duvbo - Spånga, ska möjliggöra utbyggnad av Mäljarbanan från två spår till fyra. Innan järnvägsplanen genomfördes idéstudie, förstudie och järnvägsutredning.

Samråd med allmänheten för järnvägsplan för Mäljarbanan Duvbo -Spånga påbörjades i maj 2015 och har pågått fram till granskningen av planen som sker med start i november 2016. Stockholms Stad har genomfört programsamråd för Mäljarbanan som avslutats under hösten 2013 (Dnr 2011-20093). Samtidigt som Trafikverket tar fram en järnvägsplan upprättar Stockholms kommun detaljplan för sträckan Sundbyberg till Spånga (Dnr 2013-20059-54).

Järnvägsplanen planeras att ställas ut för granskning under 2016-11-15 till 2016-12-27 och planen kan i bästa fall fastställas under 2017. Blir planen överklagad bedöms den vinna laga kraft under 2018. Byggstart är beräknad att ske under 2019 och sträckan planeras vara klart 2021. Järnvägsplaneområdet ligger till största delen i Stockholms kommun men ansluter i den östra delen till Sundbybergs kommun.

Inkomna synpunkter och yttranden från allmänheten finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2013/65117. Det har totalt inkommit 34 stycken yttranden varav 9 stycken är från privatpersoner och 8 stycken från företag/verksamheter och resterande från myndigheter och ledningsdragande verk. En del yttranden har undertecknats av flera.

## Sammanfattning

Trafikverkets uppfattning är att den största enskilda frågan från berörda och allmänheten är om den ökade trafikeringen till följd av de nya spåren kommer att innebära ökat buller från järnvägen. Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60", väsentlig ombyggnad.

Flera synpunkter rör även intrång på privata fastigheter med verksamheter. Trafikverket påverkar med utbyggnaden befintliga byggnader samt dess angöring. Trafikverket tar fram förslag till åtgärder samt avtal för att reglera intrånget.

En del synpunkter berör sådana frågor som faller utanför projektets ram, såsom ny pendeltågsstation till Solvalla. I järnvägsplanen föreslås utrymme för att möjliggöra för framtida pendeltågsstation. Frågan hanteras av Trafikförvaltningen som enligt nuvarande planering inte har med Solvalla station och inte heller spårväghållplatsen Solvalla.

Sammanfattningsvis uppfattar vi att allmänheten har blandade reaktioner till utbyggnaden men att de flesta är positiva. Stockholms stad, Sundbybergs stad och Stockholms läns landsting Trafikförvaltningen är positiva till utbyggnaden.

Konsekvenserna av järnvägsutbyggnaden såsom buller, vibrationer och risk hanteras i vår miljökonsekvensbeskrivning. Aktuella skyddsåtgärder som bullerskyddsskärm kommer vi att föreslå i järnvägsplanen. Vi kommer även ange motiven till åtgärderna. Till handlingen kommer det att finnas ett gestaltungsprogram framtaget som visar illustrationer av hur utbyggnaden kommer att se ut.

En ny granskning genomförs därför nu för att det, dels gått så pass lång tid sedan granskningen 2016 och dels för att nya lösningar har tillkommit.

## Planläggningsbeskrivning

### Samrådskrets

Samrådskretsen har utgjorts av länsstyrelsen, berörda kommuner, övriga berörda myndigheter, allmänheten samt de organisationer och enskilda som berörs.

Informationsbrev gällande samrådet har skickas till ägarna till de fastigheter som är direkt berörda av järnvägsplanen, på grund av markintrång eller buller. Informationsbrev har även sänts till berörda myndigheter mf.

Information om samrådet har även funnits på Trafikverkets webbplats och annonserats i Lokaltidningen Mitt i Västerort Spånga, Mitt i Sundbyberg, Vi i Sundbyberg, Spånga tidning samt Post- och inrikes tidningar. Trafikverket har också upprättat en möjlighet att yttra sig via e-postlåda "samradbromsten\_malarbanan@trafikverket.se".

Öppet hus med representanter från Trafikverket arrangerades den 25 maj 2015 i Trafikverkets lokaler på Stormbyvägen 2-4. Det var 78 vuxna personer + 3 barn (45 män och 23 kvinnor) som kom till det öppna huset.

Synpunkter har hämtats in skriftligt på samrådsmötet den 26 maj, via e-post (samradbromsten\_malarbanan@trafikverket.se) och brev till Trafikverket.

## Samråd – Förstudie och järnvägsutredning

### ***Sammanfattning av genomförda samråd i Förstudie***

Under arbetet med förstudien för Mäljarbanan, sträckan Tomteboda till Kallhäll, genomförde Banverket samråd med en bred samrådsrets. Under våren 2004 inleddes samråd som sedan pågick kontinuerligt med kommuner och myndigheter. Samrådsmöten med allmänheten och intresseorganisationer genomfördes mellan oktober 2004 och januari 2005.

### ***Sammanfattning av genomförda samråd under Järnvägsutredning***

För järnvägsutredningen pågick ett antal samrådsmöten med allmänheten under 2007. Det fanns även en samordningsgrupp med politiker från berörda kommuner, samråd med referensgrupper med representanter från Länsstyrelsen, kommuner, trafikoperatörer med flera. Därefter har järnvägsutredningen varit utställd 27 oktober - 30 november 2008. Det finns en samrådsredogörelse som sammanfattar inkomna synpunkter och Trafikverkets kommentar.

## Samråd – Järnvägsplan

### ***Syfte och omfattning***

En central del vid planeringen av järnvägsutbyggnaden är dialogen med berörda intressenter. Under arbetet samrådet vi med länsstyrelsen, berörda kommuner, övriga berörda myndigheter, allmänheten samt de organisationer och enskilda som berörs.

Samrådet utgör samtliga dialoger muntliga som skriftliga vilka berör järnvägens lokalisering, utformning och miljöpåverkan. Syftet är att samla in synpunkter och kunskap gällande det avsedda projektet. Detta är även ett tillfälle för berörda intressenter att lämna synpunkter och påverka projektet samt få svar på eventuella frågor.

Synpunkter som påtalats under samrådet sammanställs sedan och redogörs för i samrådsredogörelsen. Samtliga former av samråd innefattas, från planskede till granskning.

### ***Möten och informationsutbyte***

#### ***Samråd med berörd länsstyrelse***

Trafikverket har träffat Länsstyrelsen i Stockholms län. Vid mötena har det diskuterats kring de viktigaste miljöfrågorna i samband med utbyggnaden av järnvägen. Framför allt har buller, vibrationer, risk- och säkerhetsfrågor diskuterats. Trafikverket har samrått med Länsstyrelsen om lämpliga skyddsåtgärder för att minska påverkan på omgivningen. Diariefört under ärendenummer TRV 2014/5506.

Miljökonsekvensbeskrivningen har översänts till Länsstyrelsen för godkännande som krävs innan vi kan gå vidare med granskning (tidigare utställning) av järnvägsplanen. Länsstyrelsen godkände miljökonsekvensbeskrivningen 2016-05-09.

## ***Samråd med berörda kommuner***

### **Stockholm Stad**

Löpande möten har hållits under 2014/15 med Stockholm stad kring planeringen av utbyggnaden. Diariefört under ärendenummer TRV2012/41865.

Stockholms Stad har också lämnat ett samlat yttrande från Stockholms Stads stadsledningskontor, exploateringskontor, trafikkontor, stadsbyggnadskontor och Spånga –Tensta stadsdelsförvaltning:

- Är positiv till utbyggnaden av Mäljarbanan som är ett av de viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik.
- Viktigt att det skapas nya passager som ersätter staden för borttagna kopplingar. Dessa ska utformas så att de upplevs trygga, gena och attraktiva.
- Angeläget med att staden och Trafikverket samt övriga inblandade håller en tät kontakt under projektet.
- Identifiering av Trafikverkets nuvarande fastighet som hamnar utanför järnvägsplanen ska i dialog ändras till lämpligt ändamål i detaljplan.
- Fortsatt dialog med Trafikverket, Staden och berörda parter kring närliggande exploateringar som kan komma att påverkas av projektet.
- Marken norr om Mäljarbanan och söder om Ulvsundavägen vid Solvalla kommer att utvecklas och det är viktigt att detta är en förutsättning för projekt Mäljarbanan.
- Stadens utgångspunkt är att funktionen av Stadens anläggningar, som påverkas av Mäljarbanan, tillfälligt eller permanent skall ersättas av Trafikverket.
- Ett gemensamt genomförandavtal ska arbetas fram.
- Minimera etableringsytor och byggvägar.
- En ny gång-och cykeltunnel vid Kv Ferdinand/Bromstens industriområde är under utredning. Den är en ersättning för en förlorad funktion i samband med utbyggnaden av Mäljarbanan. GC-tunneln tillsammans med en ny gångbro vid Fristadsvägen bedöms av staden ersätta den plankorsning vid Fristadsvägen som tas bort. Staden anser att Trafikverket ska driva denna process vidare i samråd med Staden. En utgångspunkt är att Trafikverket äger de nya anläggningarna.
- Spårutbyggnaden påverkar Magasinsvägen som måste flyttas söderut och behöver erforderligt utrymme för att inrymma de tunga fordon som trafikerar idag.
- Trafikverket och Staden bör bereda plats för ny gång och cykelväg utmed spåren norr om Banmästarvägen och Frälsegränd för att binda ihop Sulkyvägen och Bromstensvägen.
- Sulkyvägen kommer, av Trafikverket, ersättas med en planskild korsning.

Staden anser att en helhetslösning viktigt. Där stadens anläggningar påverkas ska det bekostas av Trafikverket.

- Trafikförvaltningen och staden driver tillsammans arbetet med tvärbanans Kistagren som kommer att korsa Mäljarbanans bro. Viktigt att projekten samordnas så att framtida omstigningspunkt ej omöjliggörs.
- Staden ska godkänna spårens placering under broarna (Ulvsvandavägen och Bromstensvägen) samt all åverkan på broarna som ev skyddsanordningar.
- Stödmurar och plank bör ägas av trafikverket eftersom det krävs spårbehörighet för åtkomst till spårområdet för skötsel.
- Murar, slänter och plank ska gestaltas.
- Vid Annedal ska bullerplanket flyttas. Den befintliga GC-vägen behöver anpassas till detta.
- Belysning. Trafikverket ska ta kontakt med trafikkontoret.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket kommer att ha en fortsatt kontinuerlig dialog med Stockholms stad kring ovanstående punkter samt i fortsatt gott samarbete komma överens med Staden. Trafikverket kommer successivt att redovisa bland annat rapporter och ställningstaganden. Det är dock viktigt att påpeka att Trafikverket ej kan åta sig att planera, projektera för stadens kommande exploateringsprojekt. Avseende ägande av anläggningar så äger Trafikverket de delar som är en bärande konstruktion för järnvägsanläggningen (järnvägsbro=GC-tunnel). Staden äger de delar som går över järnvägen och där funktionen är till för kommunens invånare.

## **Sundbybergs Stad**

Staden välkomnar utbyggnaden av Mäljarbanan och förutsätter att Trafikverket kommer att föra en dialog kring nedanstående frågor:

- Den redovisade avgränsningen av järnvägsplanen kräver en ändring av en eller flera detaljplaner inom Sundbyberg.
- Mäljarbanans utbyggnad längs den redovisade sträckan medför förhöjda bullernivåer som påverkar boende i närområdet. Staden förutsätter att trafikverket genomför nödvändiga bulleråtgärder och anser att bullerplank krävs.
- Staden förutsätter att riskfrågor beaktas i utbyggnaden.
- En samordning önskas mellan staden och trafikverket kring planerad rivning av växthus, återställande av mark och körväg till avloppstunnel.
- Staden påpekar dessutom att ny väg och teknikhus ligger på privat mark som kommunen ej har rådighet över.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket eftersträvar en kontinuerlig dialog med Sundbyberg stad kring ovanstående punkter med målsättningen ett gott samarbete att komma överens med Staden. Även för intilliggande järnvägsplan Huvudsta-Duvbo pågår samordning mellan parterna.



## **Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten**

De synpunkter som inkommit från allmänhet och särskilt berörda har indelats i ämnesområden enligt följande:

### **Buller/vibrationer**

- Fortsättning bullerplank mot Solvallas bullerplank (redovisat vid punkt 4 i broschyr) behövs pga. alltför höga värden.
- Tallåsvägen 29 saknar bullerplank idag.
- Hur blir det med bullerplank under byggtiden?
- Bygg bullerskydd mot Bromstensvägen.
- Inför låg hastighet på sträckan Spånga station och Sundbyberg pga. tätbebyggt område.
- Oro för buller i framtiden på grund av ökad tågtrafik.
- Informationsbroschyren överensstämmer ej med bullerutredningens karta. Viktigt att bullerutrednings bullerplank byggs. Vill ej drabbas av ökat buller.
- Bullerkartornas redovisning med ”färg >X dB” önskas förtydligas.
- Vilka gränsvärden gäller.
- Hur kontrolleras att de beräknade värdena överensstämmer med de som faktiskt blir efter byggnation?
- Hur fungerar dämpning med hjälp av bullerplank när fastighet ligger högre än järnvägen?
- Befintliga bullerskärmen längs med Ekstocksvägen mot bron är för låg. Önskar att den ny blir betydligt högre och att den formas så att den ansluter mot bron.
- Värdefullt diskutera bullerskärm vid fastighet norr om Solvalla.
- Otydligt hur trafikverket avser reducera bullernivån på befintliga bostadshus samt för det område som idag är planlagt för flerbostadshus. Ser framemot en MKB för denna sträckning.
- Hyresgäster uttrycker oro för buller.

### **Trafikverkets kommentar:**

De bullerreducerande åtgärder som föreslås kommer att redovisas i nästa skede i planprocessen som kallas för granskning av järnvägsplan.

Buller och vibrationer kommer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer ”Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60”, väsentlig ombyggnad.

Möjliga åtgärder för att innehålla gällande riktlinjer kan vara fasadåtgärder, avskärmning av uteplatser och bullerskyddsskärmar vid spåren. Åtgärderna måste vara tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga.

Prognoser för ljudnivåerna från framtida trafik på Mäljarbanan beräknas enligt Nordisk beräkningsmodell för buller från spårbunden trafik, Naturvårdsverkets och Banverkets rapport 4935. Som underlag till beräkningen ligger bland annat terrängmodeller från flygfotografier, projekterad ny järnväg samt uppgifter om tågtyper och antal tåg. Modellen räknar ut hur buller från järnvägen sprider sig i omgivningen. I modellen går det sedan att beräkna ljudnivåer på olika höjd vid varje enskild byggnad.

Det är svårt att mäta buller från ljudkällor utomhus, till exempel tåg. Det beror bland annat på att utbredningen av ljud utomhus är beroende av vädret. Svårigheterna med att få korrekta mätvärden gör att beräkningsmodeller bedöms vara mer pålitliga. Ytterligare ett skäl som gör mätningar olämpliga är att prognoserna ska avspeglade framtida trafik på en ny upprustad järnväg. Beräknade värden bygger på en prognos med tågtyper, längder

och antal som vi tror på i nuläget, men som kan förändras. I beräkning tar man höjd för att köra med mesta möjliga trafik, detta för att inte underskatta nivåerna. Beräknade värden kan därför inte kontrolleras effektivt då de bygger på antal tåg, med viss fördelning mellan tågtyper, körande i vissa hastigheter. Efter utbyggnad och vidtagna bullerskyddsåtgärder skall inget hus ha överskridande av riktvärden inomhus.

Dämpningen som är beräknad tar hänsyn till terräng, så beräknad ljudnivå är kompenserad för att huset ligger högt. Generellt så dämpar skärmar sämre mot fastigheter som ligger högre än spår, då ljudets väg inte avskärmas effektivt. En skärm kan dock gynna huset ändå då den reducerar ljud från nedre delen av tåget.

Riktvärden = ljudnivå som eftersträvas vid nybyggnation av bana eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur:

- 30 dBA Ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA Maximal ljudnivå inomhus (natt)
- 70 dBA Maximal ljudnivå vid uteplats (dagtid)

Färg > x dB innebär att ljudnivån är mellan x - x+5 dB. Dvs. från x dB och upp till 5 dB högre, där nästa tar vid.

Trafikverket kommer att göra en bullerutredning där det kommer att framgå vilka åtgärder som bör genomföras. Sedan påbörjas en teknisk inventering för att i detalj klarlägga var det finns behov av att genomföra bullerskyddsåtgärder. Trafikverket kommer att prioritera åtgärder som förbättrar ljudmiljön inomhus och vid uteplatser.

Ett avtal skrivs sedan mellan Trafikverket och fastighetsägaren om vilka bullerdämpande åtgärder som ska genomföras i varje enskilt fall, exempelvis fönsteråtgärder.

För att skydda uteplatser från buller finns flera lösningar. Antingen flyttar vi uteplatsen till en mer skyddad plats eller så sätter vi upp en bullerskärm. Skärmarna förses med ljudabsorbenter och höjden anpassas till omgivningens topografi.

Dämpningen som är beräknad tar hänsyn till terräng, så beräknad ljudnivå är kompenserad för att huset ligger högt. Generellt så dämpar skärmar sämre mot fastigheter som ligger högre än spår, då ljudets väg inte avskärmas effektivt. En skärm kan dock gynna huset ändå då den reducerar ljud från nedre delen av tåget.

## **Plankorsningen vid Fristadsvägen**

Mycket viktigt att det kommer att finnas kvar någon slags övergång/undergång vid denna punkt.

Bro vid Fristadsvägen för cykel och gång (samverkan sänka järnväg).

### ***Trafikverkets kommentar:***

Det går inte att ha en korsning i plan efter utbyggnad till fyra spår. Plankorsningen måste ersättas med en planskild korsning. Det har pågått diskussioner med Stockholm Stad om att bygga en gångbro i nära anslutning till befintlig korsning. Det blir stora ingrepp i intilliggande område om gångbron ska bli tillgänglighetsanpassad (med långa ramper). Förslaget är att bygga en ny gång- och cykeltunnel som placeras i höjd med Spångavägen/Bromstensvägen. Kommunen är huvudman för gång- och cykelstråken.

## **Nedsänkning mellan Spånga – Duvbo sjukhus**

Tag ner järnvägen ca 2-3 m.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Det är mycket kostsamt att sänka järnvägen. Sträckan mellan Spånga och Duvbo Sjukhus är ca 2,4 km lång. Trafikverket följer järnvägsutredningen som för denna del redovisar fyra spår i ytläge.

## **Sulkyvägens ersättning**

Sulkyvägens befintliga plankorsning ska ersättas med ny planskild.

Anser att det ska vara gång-och cykelväg (samverkan sänka järnväg).

### ***Trafikverkets kommentar:***

Pågår utredningar med förslag att ersätta Sulkyvägens plankorsning med en planskildhet (bro eller tunnel) i ungefär samma läge som den befintliga plankorsningen.

## **Ny pendeltågsstation**

Önskar föreslagen pendeltågstation.

Framtida pendeltågsstation vid Travbanan (Solvalla) med uppgång till Ulvsundavägen eller vid Bromstensvägen med bussar till Rissne.

Vill att den nya pendeltågstationen byggs. Det är viktigt för boende i Annedal som saknar bra kommunikationer.

Gynnsamt med en planering för en framtida pendeltågsstation även om det tar extra privat mark i anspråk. Anser att den stora potentialen ligger i en framtida effektiv bytespunkt med tvärbanan. Saknar samordnad planering mellan Trafikverket, Trafikförvaltningen och Stockholm Stad.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket kommer att anpassa utformningen av järnvägen så att det möjliggör plattformar och därmed en ny pendeltågsstation i framtiden vid Solvalla. Placeringen och anpassningen genomförs i samarbete med Trafikförvaltningen (SL) som är ansvarig för pendeltågstrafiken och kollektivtrafikens utformning. Placeringen är vald med hänsyn till anslutning till planerad Tvärbana. Däremot är tidplanen osäker för pendeltågstationen och enligt uppgift från Trafikförvaltningen är nuvarande planering att spårvägshållplatsen Solvalla inte kommer att byggas.

## **Övriga miljöfrågor**

Mycket vatten i Bällstaån och Bällstaviken.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen och vid framtagande av bygghandlingar.

## **Gestaltning**

Plantera färdiga träd mellan tågbanan och Bromstensvägen där det inte finns byggnader.

Träden vid bullerskärmen vid Ekstocksvägen bra för ta bort ljud, föroreningar samt är vackra. Vill att de ersätts med nya träd och lummig växtlighet i samband med nybyggnationen.

Promenadväg öppnas mot Sundbyberg under Ulvsundavägen längs med Ballstaån för att binda samman stadens delar.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket ämnar att i största möjliga mån spara träd och buskar.

Kompensationsåtgärder i form av nya planteringar och träd kommer att genomföras i samråd med Stockholms stad.

Kommunen ansvarar för planeringen av promenadstråk.

## **Generellt**

### **Byggskedet**

Hur blir det med bullerplank under byggtiden?

### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket eftersträvar att genomföra bullerskyddsåtgärder så fort som möjligt men ofta kan bullerskyddskärmarna inte anläggas förrän i slutet av byggtiden när vi har markåtkomst för dessa. Vår ambition är alltid en god byggplanering för att minimera störningar men det är ändå ofrånkomligt att det uppstår oförutsedda situationer som måste lösas akut.

## ***Fastighetsägare, verksamhetsutövare, inkl. bostadsrättsföreningar***

Trafikverket har under projektets planskede en fördjupad dialog med samtliga fastighetsägare. Nedan redovisas inkomna yttranden från fastighetsägare, verksamhetsutövare, inkl. bostadsrättsföreningar.

### **Vasakronan**

Genom att lämna utrymme för en framtida dubbelspår så ökar intrånget på fastigheten. I grunden positiv till en framtida möjlighet till pendeltågsstation men anser att den stora

potentialen är bytespunkt med tvärbanan. Ser inte att trafikverket, trafikförvaltningen och Stockholm stad har samordnad planering för detta. Därmed risk att det bara innebär ett ökat intrång i fastigheten för överskådlig framtid.

Anser i första hand att Solvallas tillfart bör klaras söder om Mälarbanan. I andra hand en bro eller underfart skall kopplas till Sundbybergskopplet så att minsta möjliga intrång sker på fastigheten. Det finns inga kända servitut eller dylikt för tillfart via Sulkyvägen till Solvalla eller för GC-stråket.

Värdefullt att diskutera bullerskärm utmed aktuell fastighet för att minska bullernivåer och ge möjlighet till intressant utveckling av området. Ett genomförande under projekt Mälarbanan kan innebära stora fördelar.

Framför att det är angeläget att så fort som möjligt diskutera de permanenta och de tillfälliga intrång som behövs för genomförandet av järnvägsplanen.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket, projekt Mälarbanan kommer ha fortsatt dialog med er för att diskutera utformning av Sulkyvägen samt reglering av de markintrång som järnvägsplanen föranleder.

Stockholm Stad önskar att delta avseende Sulkyvägens utformning framförallt avseende funktionen gång- och cykel mellan Rissne och Bällsta. Det kan komma att regleras i kommande detaljplaner. Trafikverket utför endast bullerreducerande åtgärder för fastigheter som är befintliga. Idag finns det ingen verksamhet som kräver bullerskydd. Det finns ingen planering för hur området ska utformas och därmed vilken bebyggelse som kommande exploatering ska bullerskydda. Trafikverket är däremot öppna för vidare diskussioner om det går att utföra bullerskydd i samband med utbyggnaden av Mälarbanan. Det kommer då att krävas genomförandeavtal som reglerar utformning och betalningsansvar.

Trafikverket kommer att anpassa utformningen av järnvägen så att det möjliggör plattformar och därmed en ny pendeltågsstation i framtiden vid Solvalla. Placeringen och anpassningen genomförs i samarbete med Trafikförvaltningen (SL) som är ansvarig för pendeltågstrafiken och kollektivtrafikens utformning. Placeringen är vald med hänsyn till anslutning till planerad Tvärbana. Däremot är tidplanen osäker för pendeltågstationen och enligt uppgift från Trafikförvaltningen är nuvarande planering att spårväghållplatsen intill Mälarbanan inte kommer att byggas.

### **Stig Nelson Byggnads AB**

Enligt ritningar kommer det att tas 5-6 m av tomten för att Magasinsvägen måste flyttas för att ge plats för dom 2 nya järnvägsspåren. Är väldigt tveksamma till denna åtgärd då ett antal transporter med lastbilar och släp kommer med material ca 50-70 st/år och om man flyttar vägen är det svårt att komma in på fastigheten utan att riva huset som står närmast Magasinsvägen mm.

Är beroende av den yta som vi har idag och en minskning av fastigheten kommer att betyda omfattande problem.

Är flera fastighetsägare och småföretagare på Magasinsvägen som inte kommer att kunna driva verksamhet på nuvarande vis om vägen utförs som planerat. Föreslår istället att man gör nya infarter från Bromstensvägen.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Vår ambition är en fortsatt mötesserie med er för att diskutera effekterna av intrånget

som uppkommer på grund av omläggningen av Magasinsvägen, hur det påverkar era in/utfarter och därmed er verksamhet.

Det är Stockholms Stad som är väghållare och därmed slutligen bestämmer hur Magasinsvägen ska utformas efter det att Mälarbanan har byggts om till fyra spår.

Det intrång som vi gör på era fastigheter kommer vi att ersätta enligt de lagar och riktlinjer som gäller.

### **Aktiebolaget Hörnstenen**

Enligt broschyren ska längan med carport rivas och ersättas med ny. Antar att den kommer att flyttas närmare vår byggnad.

Markförhållandena i området är ganska dåliga enligt uppgift och undrar hur Trafikverkets säkerställer att dessa inte försämras ytterligare. Hyresgäster uttrycker oro för buller i framtiden. Hur ser Trafikverket på det?

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Nytt bullerplank och carport byggs upp lika med bakkant befintlig carport och hamnar precis i fastighetsgränsen.

Trafikverket har kännedom om markförhållandena och kommer att utföra markförstärkningar. I samband med nästa skede då bygghandlingar tas fram kommer kompletterande markundersökningar att utföras.

Avseende buller, se samlat svar ovan.

### **Stockholms Travsällskap, Solvalla Travbana AB**

Har följande synpunkter/upplysningar:

- Viktigt att behålla den väg som ligger mellan järnväg och travovalens plank.
- Stall i järnvägslängan. Noterar att denna byggnad ej påverkas fysiskt
- Gäststall. För att stallet ska fungera behöver vi kunna föra fordon och hästar mellan byggnad och järnväg. Behöver även kunna ta oss mellan gäststall och järnvägsstall via våra interna vägar. Oklart hur järnvägens slänt påverkar det. Förstår också att denna byggnad riskerar att påverkas av en ny koppling som ersätter Sulkyvägen.
- Är inte tydligt hur Trafikverket avser reducera buller för området som är planlagt för flerbostadshus.
- Viktigt att ersättning avkoppling av Sulkyvägen kommer på plats både ur ett planeringsperspektiv men även produktionsperspektiv eftersom den är den huvudsakliga anledningen till arenans västra område.
- Det finns ett avrinningsdike som kopplar området norr om
- järnvägen till vår mark som från tid till annan orsakar översvämning/dålig avrinning. Viktigt att ta omhand dagvatten vid utbyggnaden.
- Önskar upplysning om vibrationer på grundval av markförhållandena och eventuell påverkan på byggnad men även fasta markanläggningar kring travovalen.

### **Trafikverkets kommentar:**

- Under byggnation behöver vi kunna använda vägen som arbetsväg.
- Vid gäststallet är bedömningen att befintlig fastighetsgräns kan behållas.
- Utformning av Sulkyvägens ersättning pågår. I samband med det kan gäststallet påverkas och behöva byggas om.
- Avseende buller, se samlat svar ovan. Trafikverket utför endast bullerreducerande åtgärder för fastigheter som är befintliga.
- Järnvägsutbyggnaden ska ej belasta befintliga avrinningsdiken ytterligare.
- Trafikverket har kännedom om markförhållandena och kommer att utföra markförstärkningar. I samband med nästa skede då bygghandlingar tas fram kommer kompletterande markundersökningar att utföras.
- Det intrång som vi gör på era fastigheter kommer vi att ersätta enligt de lagar och riktlinjer som gäller.

### **Ombud Oljemark Verkstäder AB**

Enligt förslaget ska Magasinsvägen flyttas söderut och kommer att ianspråkta en del av Oljemarks fastighet. Det innebär stora problem för Oljemarks. Byggnaderna på fastigheten har anordning för lastning och lossning mot Magasinsvägen. Om vägen kommer att behöva ta del av deras fastighet i anspråk kommer lastning och lossning ej kunna ske på inne på fastigheten. Det kommer att behöva företas på Magasinsvägen, som då riskerar att blockeras. Det medför även en hel del problem för hyresgästerna på fastigheten. Fastigheten marknadsvärde kommer påverkas negativt.

Oljemarks föreslår därför att alternativ sträckning av vägen utreds. Exempelvis kan en väg anläggas söder om de befintliga byggnaderna som ligger längs med Magasinsvägen (det vill säga mellan byggnaderna och Bromstensvägen).

### **Trafikverkets kommentar:**

Vår ambition är en fortsatt mötesserie med er för att diskutera effekterna av intrånget som uppkommer på grund av omläggningen av Magasinsvägen, hur det påverkar era in/utfarter och därmed er verksamhet.

Det är Stockholms Stad som är väghållare och därmed slutligen bestämmer hur Magasinsvägen ska utformas efter det att Mäljarbanan har byggts om till fyra spår.

Förslaget att anlägga en ny väg mellan Bromstensvägen och byggnaderna fungerar ej då Spångaån ligger här.

Det intrång som vi gör på era fastigheter kommer vi att ersätta enligt de lagar och riktlinjer som gäller.

### **Bygma Gruppen AB**

Förslaget kommer att innebära väsentlig påverkan på vår verksamhet och innebär risk för att företaget måste flyttas. Vår uppfattning är att samtliga byggnader inom anläggningen kommer att påverkas. Vissa befintliga byggnader är belägna inom planerat spårområde, övriga direkt mot planerad banslät vilket medför att transportflöden inom anläggningen omöjliggörs. En möjlighet till att verksamheten skulle kunna fortsätta är att fastigheterna tillförs ersättningsmark i sådan omfattning att verksamheten kan bedrivas i oförändrad omfattning.

Hyser en oro för den miljöpåverkan som utbyggnaden av Mäljarbanan kan medföra.

Främst avseende buller, vibrationer, elektromagnetisk strålning och risk för urspårning.

Emotser en snar återkoppling för att starta en dialog kring förutsättningarna för verksamhet och fastigheter respektive tomträtt.

***Trafikverkets kommentar:***

En utredning om hur fastigheterna ska kunna utformas med avseende på byggnader och vägflöden inom området och angöring har utförts och påvisar att byggnaderna inte kan vara kvar. I samband med detta har en dialog påbörjats mellan parterna.

I samband med järnvägsplanen tas en miljökonsekvensbeskrivning fram som beskriver aktuell miljöpåverkan i samband med utbyggnaden. Närheten till järnvägsanläggningen innebär att vissa skyddsåtgärder blir aktuella beroende på hur fastigheterna kommer att användas. Avseende buller, se samlat svar ovan.

Det intrång som vi gör på era fastigheter kommer vi att ersätta enligt de lagar och riktlinjer som gäller.

**Gemensamt yttrande från:**

**W&D Carwash AB**

**Caravana Släpvagnscenter AB**

**Solvalla Grillen**

**Expomobil AB**

**Statoil Fuel Retail Sverige AB**

I området vid Sundbybergskopplet finns idag ett antal verksamheter som kommer att beröras av flera olika projekt som är planerade i området varav Mälarbanan, Tvärbanan, avisering om stängning av vatten och avlopp under 2016 mm. Stockholm Stad har aviserat uppsägning av de företag som bedriver verksamhet inom området. Verksamheterna inom området arbetar för att finna annan lösning för vatten- och avlopp vilket möjliggör för de företag som är beroende av det att fortsatt bedriva verksamhet i området.

Området kring Sundbybergskopplet kommer att exploateras och ny infrastruktur dras genom den plats där våra verksamheter befinner sig.

Vår önskan är att fortsatt få möjlighet vara kvar och bedriva verksamhet vid platsen så länge som möjligt. Uppskattar en fortsatt konstruktiv dialog med de intressenter som har rådighet över området.

***Trafikverkets kommentar:***

Stockholm Stad tar fram detaljplaner och har därmed även rådighet över vilken typ av verksamheter som ska bedrivas inom området.

Trafikverket tar fram en järnvägsplan för utbyggnaden av Mälarbanan (delsträckan Duvbo-Spånga) som ska beskriva hur järnvägsanläggningen kommer att se ut samt vilket markintrång som det innebär. En miljökonsekvensbeskrivning ska beskriva den miljöpåverkan som utbyggnaden innebär. Järnvägsplanen får ej strida mot gällande detaljplan. Kommunen tar fram en detaljplan för Mälarbanan och tar även fram en detaljplan för Tvärbanans sträckning inom området.

Planerad byggstart för järnvägsanläggningen inklusive förberedande arbeten planeras till 2019.



## **Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer**

### **Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen (TF)**

Ser positivt på utbyggnaden då den möjliggör utvecklad regional- och pendeltågstrafik.

Bedömer att busstrafiken kommer att påverkas vid utbygganden. Bland annat berörs trafiken på Bromstensvägen och Ulvsundavägen under byggtiden.

För att kunna planera för ersättningstrafiken är det angeläget att Trafikverket i god tid presentera en plan för de trafikavstängningar som kommer att göras under byggtiden. Samordning med projekt Kistagrenen avseende etableringsytor och planerade avstängningar.

Enligt nuvarande planering kommer spårväghållplatsen Solvalla inte att byggas.

Om busstrafiken påverkas behövs ett avtal Trafikverket och Trafikförvaltningen.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket ska till Stockholms stad och Trafikförvaltningen redogöra för hur busstrafiken kommer att påverkas. Trafikverket avser att teckna avtal med Trafikförvaltningen om behov föreligger.

Trafikverket presenterar kontinuerligt de trafikavstängningar som planeras för Mälardalen och därmed påverkan på pendeltågstrafiken.

Trafikverket och representanter från projekt Kistagrenen har påbörjat en mötesserie för att samordna etableringsytor mm. Ett genomförandeavtal ska tecknas mellan parterna.

### **Stockholms brandförsvaret (SSBF)**

Önskar förtydliga att olycksrisker är att betrakta som en olägenhet enligt miljöbalken och ska beaktas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Saknar tillgång till planbeskrivning och MKB vilket gör att SSBF inte kan genomföra några bedömningar i detta ärende. Anser att samrådsunderlaget inte är komplett.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Det stämmer att det vid samrådsunderlaget inte fanns upprättad järnvägsplan med MKB. Samrådet är i ett mycket tidigt skede för att få in synpunkter på förslaget. Därefter ska en MKB upprättas som ska godkännas av Länsstyrelsen inför nästa skede som är granskning av järnvägsplanen. I samband med det översände vi MKB med PM risk till SSBF.

### **Transportstyrelsen**

Hanterar godkännandet inför inbruktagningen av förändringen i järnvägsnätet. Lämnar i övrigt inga synpunkter i ärendet.

***Trafikverkets kommentar:***

Noteras.

**Fortifikationsverket**

Har som statens fastighetsägare inget att erinra mot samrådsförslaget men hänvisar till Försvarsmakten vad det gäller den samlade hänsynen avseende totalförsvaret verksamhet som har sektorsansvar avseende försvarsfrågor.

***Trafikverkets kommentar:***

Noteras. Försvarsmakten har fått yttrande som orientering med inte kommenterat samrådsförslaget.

**Folkhälsomyndigheten:**

Angeläget att hälsoaspekter blir väl belysta i järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivningen där buller, vibrationer, luftkvalité, elektromagnetiska fält och tillgänglighet inklusive barriäreffekter bör beaktas.

***Trafikverkets kommentar:***

Noteras. Omhändertas i miljökonsekvensbeskrivningen.

**Fortum Värme**

Har inget att erinra.

***Trafikverkets kommentar:***

Noteras.

**Fortum Distribution AB (Ellevio)**

Fortum Distribution AB har befintliga ledningar på sträckan som kommer att beröras om planen genomförs. Ledningarna får ej skadas under byggnation och framtida åtkomst måste säkerställas. Åtgärder skall ske i samråd. Åtgärder i Fortums anläggningar utförs efter beställning till Fortum och bekostas av byggherren.

***Trafikverkets kommentar:***

Trafikverket tecknar avtal i samband med att åtgärder föreslås.

**Riksantikvarieämbetet**

Avstår från att delta i samrådet och hänvisar till Länsstyrelsen i Sthlm som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

***Trafikverkets kommentar:***

Noteras. Länsstyrelsen ska godkänna miljökonsekvensbeskrivningen innan järnvägsplanen får ställas ut för granskning.

## **Socialstyrelsen**

Överlämnat ärendet till Folkhälsomyndigheten.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Noteras.

## **Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)**

Den elektromagnetiska strålmiljön ska beaktas. Arbetsmiljöverkets broschyr ADI 477 ska tillämpas vid planering av miljöer där människor vistas stadigvarande.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Noteras. Behandlas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

## **Statens Fastighetsverk**

Avstår från att lämna synpunkter.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Noteras.

## **Statens Geotekniska Institut (SIG)**

Eftersom samrådsmaterialet inte innehåller geoteknisk eller miljögeoteknisk information finns inget material att ta ställning till. Upplyser om att dalgången för Bällstaån/Spångaån är välbekant när det gäller problematik med lös finkornig jord och att SGI:s skreddatabas innehåller två skredhändelser för Bällstaån.

### ***Trafikverkets kommentar:***

Geotekniska och miljögeotekniska säkerhetsfrågor hanteras och beaktas i den fortsatta processen.

## **Stockholm Vatten AB**

Förklarar att Bällstaån ingår i Järfälla och Stockholms dagvattensystem och avleder även vatten från Sundbyberg och Solna. Påtalar att det finns risk för översvämningar och problem med förorenat vatten.

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

Kontakt och samordning ska ske med Stockholm vatten avseende:

- Dagvattenhantering
- Ny- omläggning av VA-ledningar

- Anslutningar till VA-systemet
- Järnvägsanläggningens tekniska lösningar (järnvägsplanen detaljerad saknar detaljerad information)
- Vattenarbete å-fåran/avstängningar och samordning
- Byggskedet

Saknar planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning.

Hur säkerställa områdena läns Bällstaån i järnvägsplan och detaljplaner så att Sthlm vatten kan komma åt att sköta och underhålla va-system och å-fåra.

Totalansvaret under utförandet av Mäljarbanan och andra större exploateringar måste klargöras.

Flertal specifika frågor som besvaras nedan.

### **Trafikverkets kommentar:**

Nästa skede i järnvägsplaneprocessen är granskning och då kommer det att finnas planritningar, planbeskrivning och miljökonsekvens-beskrivning framtagna. Dessutom tar Stockholm Stad fram en detaljplan med planritningar och planbeskrivning för området. Det pågår kontakter med samtliga ledningshavare däribland Stockholm Vatten.

Avseende planerad GC-väg under Mäljarbanan mellan Bromstensvägen och Bromstensstaden så passerar den under järnvägen som en tunnel, som normalt utformas som en platsgjuten trågkonstruktion. Tillrinnande dagvatten avleds genom läns-pumpning med pumpanläggning till närliggande dagvattenledning eller, om tekniskt/miljömässigt möjligt, till närliggande vattendrag. För den aktuella GC-vägen kommer den mest optimala lösningen för avledning av dagvatten att väljas i samband med detaljprojekteringen. Gång- och cykeltunneln hanteras inom Järnvägsplanen Spånga-Barkarby (som är fastställd men överklagad) och detaljplanen Spånga-Barkarby som varit på granskning.

Stockholm Vatten anger att befintlig bantrumma och kulvert i området kring kv. Ferdinand måste få ökad dimension. Trafikverket anser att en sådan ökad dimension i trumma och kulvert medför negativa konsekvenser för nedströms liggande områden, och då i synnerhet kring Solvalla –kv. Erik, med stor risk för oacceptabla översvämningar. Vi anser att befintlig trumdimension inte har någon menlig inverkan på järnvägsanläggningen, varken idag eller efter utbyggnaden, och har inte för avsikt att förändra dess kapacitet.

Trafikverket har dimensionerat spårprofilen med hänsyn till förväntad klimatförändring. Rålsens överkant förläggs en (1) meter över nivå för 100-årsregn, och 0,8 m över nivå för 200-årsregn. Detta ger en fullgod marginal till risk för översvämning som kan påverka spår-anläggningen på ett oacceptabelt sätt.

Trafikverket har inte planerat, och har inte för avsikt, att utföra muddringsarbeten i Bällstaån.

Arbeten med schakt och fyllning av bergkrossmaterial samt installation av kalkcementpelare för järnvägsbank kommer att utföras med beaktande av befintliga ledningar och kablar, och så att dessa inte skadas. I syfte att reducera risk för föroreningstillförsel till Bällstaån kommer tillfälliga materialupplag undvikas närmast ån. Kalkcementpelare utförs heller inte i åbotten vid rinnande vatten. Kalkcementpelare avslutas också under marknivån för att undvika spridning av bindemedel till omgivande mark.

Stockholm Vatten förordar att dräneringsbrunnar ska utrustas med avstängningsmöjlighet. Vi vill förtydliga att det är fullt möjligt att stänga

utloppsledning med hjälp av en tillfällig proppning vid utloppet. Avstängning av dräneringsledningen sker således inte med en fast, mekanisk ventil utan med hjälp av en manuellt ditsatt propp eller uppblåsbar ”kudde” vid ledningens utlopp i händelse av spill eller olycka.

### **Svenska kraftnät**

Har tagit del av handlingarna och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Noteras.

### **Vattenfall Eldistribution AB**

Uppger att de inte har några elanläggningar i området och har därför inget att erinra.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Noteras.

### **Västmanlands kommuner och landsting (VKL)**

Ser det som ytterst angeläget att utbyggnaden av Mäljarbanan genomförs i enlighet med avtalet om Citybanan medfinansiering. Anser att de återstående etapperna inom hela projekt Barkaby-Tomtebodas ska bedrivas kontinuerligt för att medge en tidig byggstart och ett trafiköppnande i anslutning till i nära anslutning till Citybanans färdigställande.

#### ***Trafikverkets kommentar:***

Projektets målsättning är att aktuell delsträcka Duvbo-Spånga ska påbörjas 2019 och planeras vara klar 2021. För resterande kvarvarande del Huvudsta-Duvbo pågår arbete med att ta fram järnvägsplan. Samråd planeras januari 2017.

## **Samråd efter granskningstillfället 2016**

Efter att järnvägsplanen ställdes ut för granskning i november-december 2016 har Trafikverket gjort en översyn av järnvägsplanen och jobbat vidare med planen. Dels har det arbetats vidare med synpunkter som inkommit under granskningen och dels har ett fortsatt samråd pågått med närboende, verksamhetsutövare, kommuner och myndigheter, i syfte att hitta ännu bättre lösningar än vad som presenterades i planförslaget 2016.

Detta eftersom det trots att planen ställdes ut på granskning fortfarande kvarstod svårigheter kring att tekniskt, utan dispenser, klara Trafikverket hastighetskrav på banan, främst på grund av kurvradierna som låg i granskningsförslaget. Likaså framkom det efter 2016 att säkerhetsmått för fri höjd under Bromstensbron samt säkerhetsmått med avseende på elsäkerhet inte skulle kunna innehållas såsom förslaget låg.

Vidare så visade det sig när bygghandlingar började projekteras efter förra granskningstillfället att det skulle resultera i omfattande ledningsomläggningar, framförallt i Magasinsvägen. Dessa skulle medföra att det skulle bli nära på omöjligt för verksamhetsutövarna att bedriva verksamhet på sina fastigheter under byggtiden, plus att det skulle bli inskränkningar även i slutläget. Vissa framförallt Bygma, bedömdes få så stora verksamhetsskador att det skulle riskerade behöva bli föremål för inlösen. Utöver detta framkom det under processens gång att regionnätsutbyggnad planerades av Ellevio, vilkas ledningar skulle komma att kräva ansevärd volym av Magasinsvägens väggkropp. Distributionsinfrastrukturen för elektricitet är precis som Mälardalen ett riksintresse och att finna en lösning som gjorde att båda skulle kunna fungera var nödvändigt.

Härtill hade Stockholms stad, Trafikverket samt de två markägarna Vasakronan och Travsällskapet, vid granskningstillfället 2016, fortfarande inte kommit överens om en lösning för på vilket sätt plankorsningen över järnvägen vid Sulkyvägen skulle ersättas, i samband med järnvägsutbyggnaden, samt hur utformningen för olika trafikslag (gång-, cykel- och motortrafikanter) skulle utföras i en framtida passage.

Under åren 2016 till 2021 har samråd därför pågått fortsatt i form av möten med olika parter, vartefter Trafikverket har arbetat fram nya versioner av lösningsförslaget. Samråd har skett i form av fysiska möten, telefonsamtal samt mailkonversationer med berörda fastighetsägare och verksamhetsutövare ovan, samt, i princip årliga avstämningsmöten med Länsstyrelsen i Stockholms län. Härtill har även samråd skett i form av möten på plats med närboende privatpersoner, i samband med att förberedande mätningar och undersökningar har gjorts på fastigheterna.

En ny granskning genomförs därför nu för att det, dels gått så pass lång tid sedan förra granskningen och dels för att nya lösningar i o m ovan nämnda fortsatta samråd, har tillkommit.