

Beslut
2011-05-27

Ärendenummer:
TRV2011/26252



Trafikverket
781 89 Borlänge

Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921
Texttelefon: 0243-750 90
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Göran Löfkvist
Juridik och planprövning
Direkt: 0243-44 64 40

Trafikverket Stora projekt
172 90 Sundbyberg

Fastställelse av järnvägsplan för Mälarbanan, delen Barkarby—Kallhäll i Järfälla kommun, Stockholms län

BESLUT

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 8 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplanen i enlighet med vad som redovisas i planbeskrivning och på plankartor¹. Byggandet ska därutöver ske i överensstämmelse med denna beslutshandling.

SÖKANDE

Trafikverket Stora projekt har begärt fastställelse av järnvägsplanen.

BESKRIVNING

Omfattning

Järnvägsplanen avser en ombyggnad från två till fyra spår utmed 7,5 km av nuvarande sträckning från Barkarby station i söder, förbi Jakobsberg station och vidare till Kallhäll station i norr. Ombyggnaden innebär en breddning av dagens spårområde, alternerande på båda sidorna om spåret, samt en kurvrätning strax söder om Kallhäll.

Ombyggnaden är omfattande och kommer att påverka nuvarande järnvägsbroar, planskilda passager och stationsområden i Barkarby, Jakobsberg och Kallhäll. Projektet berörs av en ny detaljplan som upprättas av Järfälla kommun, inom vilken hela den berörda sträckan ligger.

lanspråktagande av mark

För projektet kommer mark och utrymme samt särskild rätt som belastar marken eller utrymmet som ligger utanför nuvarande järnvägsområde att tas i anspråk i enlighet med vad som framgår av de plankartor som hör till detta beslut.

Permanent markanspråk med äganderätt uppgår till totalt cirka 10,7 ha. Av denna area utgörs 8,3 ha av mark som idag ägs av Järfälla kommun. Sju byggnader behöver rivras, byggas om eller flyttas.

Permanent markanspråk med servitutsrätt uppgår till totalt cirka 3 500 m².

Markanspråk med nyttjanderätt under sex år från byggstart uppgår till cirka 19,6 ha, varav cirka 16,9 ha är kommunal mark.

¹ Plankartorna är reviderade i februari 2011 och har beteckningarna 2582-11-110, blad 028-043.

Kommunala planer

En regional utvecklingsplan antogs i maj 2010 av landstinget i Stockholms län.

För Järfälla kommun gäller en översiktsplan antagen i september 2000. Genom beslut 2007 fick planen fortsatt aktualitet.

För Barkarbyfältet gäller en fördjupad översiktsplan som antogs i augusti 2006.

Järnvägsområdet och dess närmaste omgivning berörs av 34 detaljplaner. En förteckning över dem finns i planhandlingarna. För att nå överensstämmelse mellan järnvägsplan och detaljplan har Järfälla kommun upprättat ett förslag till detaljplan, benämnt "Mälarbanan, Barkarby–Kallhäll, fastigheterna Barkarby 2:3 m fl, Järfälla kommun". Förslaget har ställts ut parallellt med järnvägsplanen. Järnvägsplanen och detaljplaneförslaget har en gemensam MKB.

Järnvägsplanen berör inte mark som omfattas av områdesbestämmelser.

Annan reglering av markanvändningen, riksintressen och Natura 2000 samt miljökvalitetsnormer

Projektet berör inget Natura 2000-område.

Några riksintressen berörs. Som riksintresse för trafikanläggningar har Trafikverket pekat ut väg E18, väg 267 (Rotebroleden), Mälarbanan samt blivande Förbifart Stockholm med trafikplatser.

Till följd av en kurvrätning söder om Kallhälls station berörs ett kommunalt naturreservat - Görvälns naturreservat. Syftet med detta reservat är dels bevarande och utveckling av den biologiska mångfalden och dels rekreation och friluftsliv. Växtplatsen för den rödlistade arten toppjungfrulin påverkas.

Järnvägen passerar genom det yttre skyddsområdet för Östra Mälarens vattenskyddsområde.

De miljökvalitetsnormer (MKN) som är relevanta för projektet är de för

- luftkvalitet utomhus
- Mälarens fisk- och musselvatten
- Norra Östersjöns vattendistrikt (Mälaren/Görväln och Bällstaån).

Intill järnvägen finns ett antal objekt med skydd enligt 2–3 kap. kulturminneslagen samt vissa andra kulturmiljöobjekt.

Kostnader och finansiering

Investeringskostnaden för projektet har med Trafikverkets successiva kalkylmetod beräknats till ca 3,8 miljarder kr i prisnivå januari 2008. Projektet ingår i den nationella planen för transportinfrastruktur 2010–2021. Byggstart planeras ske i januari 2012.

Utredningar och beslut m.m. som har föregått järnvägsplanen

Dåvarande Banverket har genomfört en förstudie som omfattar Mälarbanan, delen Tomtebodavägen–Kallhäll (klar maj 2006). Banverket beslutade med anledning av förstudien att vid den fortsatta planeringen (dvs. järnvägsutredning) studera både den nuvarande sträckningen och en ny sträckning (alternativet "Kista korridor").

Järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning har utförts för delen Barkarby–Kallhäll. Denna del är gemensam för de båda nämnda alternativen och går i huvudsak i samma sträckning som nuvarande järnväg. Samråd och utställning har genomförts i enlighet

med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg. Banverket fattade efter utredningen beslut med innebörden att frågorna om bullerstörningar och påverkan på Bällstaån och Görvålns naturreservat skulle ägnas särskild uppmärksamhet vid den fortsatta planeringen.

Banverket beslutade vidare att tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken skulle begäras för denna sträckning. Regeringen beslutade i juli 2010 att tillåta projektet.

Tillåtligheten förenades inte med några formella villkor, men regeringen påpekade vikten av att hålla en mycket hög ambitionsnivå i arbetet med att vidta skyddsåtgärder mot buller och vibrationer samt påverkan på yt- och grundvatten. Regeringen förutsatte också att Trafikverket vidtar åtgärder i syfte att minimera intrånget i natur- och kulturmiljöer och för att motverka den ökade barriäreffekt som ombyggnaden innebär.

Trafikverket har numera beslutat att den fortsatta planeringen av sträckan Tomteboda–Barkarby ska avse järnvägens nuvarande sträckning, medan alternativet Kista korridor avförs.

Den nu aktuella ombyggnaden ingår i överenskommelser som Banverket träffat med regionala organ.

JÄRNVÄGSPLANENS HANDLÄGGNING

Järnvägsplanen är daterad oktober 2010 och har efter utställning reviderats i februari 2011. Till planen hör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), daterad 25 augusti 2010 och reviderad februari 2011. Före utställningen genomfördes samråd och MKB:n godkändes av länsstyrelsen.

Järnvägsplanen och detaljplanen för järnvägssträckningen, med gemensam MKB, ställdes ut den 15 november till 13 december 2010. Till följd av ett formaliafel rörande MKB:n ställdes järnvägsplanen med MKB ut även den 10 till 31 januari 2011.

I samband med utställningen kom det in ett sjuttiotal synpunkter och yttranden. De har sammanfattats och kommenterats av sökanden i "PM efter utställning". Inkomna synpunkter och yttranden handlar i huvudsak om

- befarade bullerstörningar och planerade skyddsåtgärder mot dessa
- trafikaneläggningar i anslutning till stationerna, barriärverkan
- ersättningsfrågor

Trafikverkets kommentarer med anledning av inkomna synpunkter och yttranden tas upp nedan under Skäl.

Efter den senare utställningen skedde samråd med Länsstyrelsen i Stockholms län, vid vilket länsstyrelsen tillstyrkte planen. I sitt yttrande pekade länsstyrelsen på vissa åtgärder som sökanden ska vidta före byggstart m.m.

Några av de inkomna synpunkterna och vissa andra förändringar som sökanden själv velat göra medförde att sökanden reviderade järnvägsplanen i februari 2011. Kommunikering med berörda och Järfälla kommun har skett beträffande ökad höjd på ett bullerplank, utökad yta för teknikhus samt slopande av en serviceväg och nytt läge för teknikhus. Sökanden bedömde att övriga ändringar inte medför någon nämnvärd påverkan på omgivningen, varför de kommunicerats endast med kommunen. Samtliga revideringar har redovisats bl.a. i PM efter utställning, avsnittet 2.2. Inkomna synpunkter har sammanfattats och kommenterats i avsnitt 6.

Vid ett senare samråd med länsstyrelsen med anledning av revideringarna yttrade länsstyrelsen att dess ställningstagande till planen ligger fast.

I samband med ansökan om fastställelse av planen underrättades de som lämnat synpunkter under utställningen respektive revideringen (kommunicering enligt 17 § förvaltningslagen).

SKÄL

Allmänt, syfte och motiv

Ombyggnaden av sträckan Barkarby–Kallhäll utgör ett led i en uppgradering av Mälarbanan med bl.a. ytterligare två spår på sträckan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll (Projekt Mälarbanan). Projektet har en sådan omfattning att en ombyggnad av hela sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll inte kan hanteras samtidigt.

Målen för Projekt Mälarbanan är bl.a. följande:

- Bättre punktlighet
- Kortare restid
- Mindre trängsel på tågen
- Ökad tillgänglighet
- Mera gods på järnvägen och mindre på vägarna
- Ökad flexibilitet och robusthet, effektivt att underhålla och trafikera
- Bättre möjligheter att köra godståg.

Trafikverket bedömer att järnvägsplanen kommer att bidra till att projektmålen nås.

För projekt Mälarbanan har mål uppställts även för

- miljö och säkerhet
- ekonomi
- jämställdhet
- buller.

Målsättningen för buller anges vara att klara de riktlinjer som gäller vid väsentlig ombyggnad. Sökanden nämner att riktvärdena för inomhusnivåer i regel kommer klaras och att många bostäder kommer att få en bättre inomhusmiljö än idag. Däremot anser sökanden att det inte är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att genomgående klara riktvärdena för utomhusbuller. I följd av detta menar sökanden att planen inte bidrar till måluppfyllelse.

Trafikverket delar uppfattningen att det i vissa fall inte är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att klara riktvärdena för buller. Framförallt gäller detta utomhusnivåerna. Bullerfrågorna behandlas mera utförligt senare i detta dokument.

Den samhällsekonomiska kalkylen visar på ett svagt negativt resultat för sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll. För den nu aktuella delsträckan Barkarby–Kallhäll har det dock inte bedömts vara meningsfullt att upprätta en separat kalkyl. Skälet till detta är att ombyggnaden får full effekt först när hela sträckan Tomtebodavägen–Kallhäll byggs om.

I tillåtlighetsansökan för Barkarby–Kallhäll har kalkylen kompletterats med en diskuterande analys som resulterar i att en ombyggnad till komplett fyrspråk ändå förväntas bli lönsam. Bidragande orsaker till detta är ett positivt netto av arbetsmarknadseffekter, exploaterings effekter, punktlighet m.m.

Speciella frågor i projektet

Riksintressen

Några andra riksintressen än de trafikanläggningar som Trafikverket har pekat ut berörs inte. Väg E 18 berörs främst vid Barkarby station. Där kommer avståndet till järnvägen minska ytterligare. Vidare kommer den GC-bro med stationsentré som byggs över järnvägen att

fortsätta över E18. En ny bro (Veddestabron) kommer att byggas över järnvägen och E18 till Veddestavägen enligt avtal mellan sökanden och Järfälla kommun.

Trafikverket delar sökandens uppfattning att påtaglig skada för riksintresset inte bedöms uppkomma annat än tillfälligt under byggskedet.

En trafikplats för blivande E4 Förbifart Stockholm kommer att beröras på så sätt att trafikplatsens nordvästra del behöver samordnas med järnvägsplanens sydligaste del. Någon påtaglig skada för riksintresset bedöms dock inte uppkomma. Trafikverket delar denna uppfattning.

Även väg 267 (Stäket—Rotebro) nämns i planhandlingarna som berört riksintresse. Denna väg berörs dock endast genom att den förväntas bli belastad av byggtrafik.

Naturresevat

Genom beslut av Miljö- och bygglovsnämnden i Järfälla kommun är Görvälns naturresevat numera avgränsat så att det område som kommer att behövas för järnvägen och för vägar i anledning av ombyggnaden inte längre ingår i resevatet. Sökanden har i samband med gränsjusteringen gjort betydande åtaganden i syfte att resevatet ska behålla de värden som utgör grunden för resevatet. Trafikverket bedömer att Görvälns naturresevat kommer att fylla sitt ändamål i minst samma grad som tidigare när åtagandena har utförts.

Växtplats för rödlistad ört

I anslutning till nuvarande banvall strax nordväst om Barkarby station finns en växtplats för örten toppjungfrulin. Arten är rödlistad och förekommer på lokaler från Uppland och söderut, speciellt på Öland och Gotland. Platsen väntas bli förstörd eller starkt påverkad av ombyggnaden. Toppjungfrulinet är inte listat i artskyddsförordningen, varför dispens inte krävs.

Trafikverket delar sökandens uppfattning att det inte är möjligt att placera spåren på annat sätt och att det därför inte är möjligt att bevara den nu aktuella växtplatsen.

Vattenskyddsområde

Det yttre skyddsområdet för Östra Mälarens vattenskyddsområde berörs genom att järnvägen passerar genom detta. För att förhindra att vattenkvaliteten försämras kommer sökanden att i samarbete med kommunen anordna dammar och/eller magasin för dag- och dränvatten.

Bällstaån

I PM Bällstaån har sökanden beskrivit nuvarande situation och järnvägens betydelse för åns föroreningsstatus samt lämnat förslag till åtgärder och gjort en bedömning av deras effekter. En av de båda föreslagna åtgärderna, som också ingår i sökandens åtaganden, är att ersätta nuvarande trumma under järnvägen med en ny som klarar ett flöde som motsvarar ett 200-årsregn och som inte utgör ett vandringshinder. Den andra åtgärden som föreslagits är att anlägga sedimentationsdammarna som dels har en reningsförmåga och dels utjämnar flödestoppar vid häftiga regn. Denna åtgärd avser sökanden genomföra tillsammans med kommunen. Andelen dag- och dräneringsvatten som går ut i Bällstaån och som härrör från järnvägen är dock tämligen liten.

Sökanden avser att hos mark- och miljödomstolen ansöka om vattendom.

Trafikverket bedömer att de nämnda åtgärderna är mycket positiva för Bällstaån och kommer att bidra till att uppfylla den miljö kvalitetsnorm som rör bl.a. detta vattendrag.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Sökanden bedömer att de skyddsåtgärder som planeras innebär att MKN för luftkvalitet och Mälarens fisk- och musselvatten kommer att innehållas medan åtgärderna bidrar till uppfyllandet av MKN för Norra Östersjöns vattendistrikt. Trafikverket ifrågasätter inte den bedömningen.

Buller

Buller utomhus

Sökanden har funnit att det i flera fall varken är tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att överallt nå riktvärdet för *ekvivalent utomhusbuller*. Riktvärdet 60 dB(A) ekvivalent nivå vid fasad överskrids efter planerade skyddsåtgärder således för två flerfamiljshus i Barkarby, 14 flerfamiljshus och 50 enfamiljshus i Jakobsberg samt för två flerfamiljshus i Kallhäll.

Riktvärdena 70 dB(A) för *maximalt buller vid uteplats* och 55 dB(A) för *ekvivalent buller vid uteplats* bedöms kunna innehållas, men med undantag för två enfamiljshus i Jakobsberg och två flerfamiljshus i Kallhäll ("Basvillan" och "Glasvillan").

Radhusen på västra sidan om Galoppvägen och Ekedalsvägen (Jakobsberg 2:1245—60; 2:1308—1343) har byggts nära järnvägen och är speciellt utsatta för buller. Sökanden vidtar åtgärder vid bankroppen i form av ny, högre och bättre absorberande bullerskärm samt gör ett försök med spårnära skärm längs denna sträcka i syfte att reducera bullret vid källan. Sökanden anser att skyddade uteplatser kan anordnas på östra sidan av byggnaderna i den mån sådana inte redan finns. Ägarna till gavelradhusen erbjuder skärm för att sänka buller som kommer från sidan. En skärm tar effektivt bort ljud som faller in från järnvägen.

Även villorna på västra sidan om Slöjdvägen är bullerstörda och dessutom påtagligt utsatta för vibrationer. Sökanden har erbjudit sig att köpa in dessa bostadsfastigheter, se Vibrationer nedan.

Buller inomhus

Sökanden bedömer att riktvärdena för *såväl ekvivalent som maximalt buller inomhus*, 30 respektive 45 dB(A) för bostäder, kommer att innehållas efter bullerskyddsåtgärder. I några fall finns det dock risk för att nivån kommer att ligga enstaka dB över riktvärdet.

Parhusen och villorna vid Sporrvägen (Jakobsberg 2:1829—1834 respektive 2:1835—1850; 2:1344) är redan idag påtagligt utsatta för buller. Så blir fallet även efter järnvägens ombyggnad. Jämfört med dagens bullersituation blir det dock en förbättring. För de av villorna som ligger närmast järnvägen visar beräkningar att riktvärdet för maximalt buller inomhus (45 dB(A)) trots utökat bullerskydd kan komma att överskridas med 2—3 dB. Högsta acceptabla värde kommer inte i något fall att överskridas.

I Kallhäll finns det två q-märkta enfamiljshus ("*Basvillan*" och "*Glasvillan*", båda på Kallhäll 1:21) på vilka fasadförändringar inte får göras. Denna restriktion försvårar åtgärder. Det finns därför risk för att riktvärdet för maximalt buller inomhus inte kan nås för dessa hus.

Buller – sammantaget

Ett mycket stort antal bostäder har under årens lopp byggts nära Mälarbanan. I flera fall har flerfamiljshus och radhuslängor uppförts nära järnvägen med långsidan exponerad mot denna. Konsekvensen av detta är bl.a. att omfattningen blir mycket stor av de bullerskyddsåtgärder som nu måste vidtas till följd av ombyggnaden av järnvägen.

Trots de mycket ogynnsamma förutsättningarna har sökanden sammanfattningsvis gjort bedömningen att de bullernivåer som nämns i proposition 1996/97:53 kan innehållas i betydande grad sedan planerade skyddsåtgärder utförts. Det som tyvärr inte kan uppnås är i

huvudsak att riktvärdena för buller utomhus inte alltid kan klaras till fullo. Sökanden bedömer att detta inte är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Sökanden har redovisat sina åtaganden i planbeskrivningen och i bilaga till denna - PM Buller och vibrationer. I bilaga till promemorian har samtliga fastigheter med bullernivåer över riktvärdena förtecknats och planerade åtgärder har angetts. För att riktade åtgärder inte onödigtvis ska genomföras på bostadshus som redan klarar inomhusriktvärdena har sökanden genomfört en inventering av de hustyper som är representerade i förteckningen. Förteckningen ska förstås så, att riktvärdena kommer att innehållas för varje listad bostadsfastighet sedan planerade bullerskyddsåtgärder utförts – men med de reservationer som nämnts ovan.

Trafikverket har vid sin prövning av sökandens bedömningar och ställningstaganden inte funnit annat än att dessa är väl förenade med gällande regler. Den mycket höga ambitionsnivå som regeringen förutsatt i sitt tillåtighetsbeslut har också kännetecknat sökandens handläggning av bullerfrågorna.

Vibrationer

Vibrationer i Barkarby och Kallhäll till följd av tågtrafik bedöms komma att ligga under riktvärdena. I Jakobsberg förekommer lera i stor utsträckning. De hus längs Slöjdvägen i Jakobsberg som ligger närmast järnvägen (Jakobsberg 2:303; 2:305–313) har, till skillnad från radhusen nordväst därom, en grundläggning som i kombination med lera medför att husen är känsliga för vibrationer. Sökanden bedömer att skyddsåtgärder skulle vara synnerligen kostsamma men skulle ändå inte garantera att vibrationerna dämpas tillräckligt mycket. Sökanden har därför erbjudit sig att köpa in dessa fastigheter.

Trafikverket delar sökandens bedömning.

Barriärverkan

Av planbeskrivningen framgår att samtliga nuvarande passager för allmänheten över eller under järnvägen berörs av järnvägsombyggnaden. Sammanfattningsvis planeras nedan angivna åtgärder.

Barkarby:

- Gångtunneln vid nuvarande station ersätts av ny tunnel som är bredare (8 meter) och försedd med ramp som uppfyller kraven för tillgänglighet
- Vägbron för Skälbyvägen ("Barkarbybron") saknar GC-väg och rivs. Den ersätts av en GC-bro som är 7 meter bred och som kommer att ta biltrafik fram till dess att Veddestabron är färdigställd. Veddestabron byggs i detta skede ut i en etapp med två körfält och en GC-väg (4 meter bred).

Jakobsberg:

- GC-bron vid Vasavägen rivs och ersätts med ny GC-bro längre norrut. Den nya bron och ramperna kommer att uppfylla kravet på tillgänglighet till skillnad från dagens bro och ramper
- Järnvägsbron över Frihetsvägen blir kvar men förlängs
- Ny GC-tunnel byggs vid plattformens södra ände. Den förses med ramper som klarar kraven på tillgänglighet
- GC-tunneln vid Historievägen blir kvar men förlängs
- Ny GC-bro som uppfyller tillgänglighetskraven byggs mellan Passadvägen och Järfällavägen.

Kallhäll:

- Vägbro inkl. GC-bana för Slammertorpsvägen rivs ersätts med en ny strax söderut.

- Ny friluftspassage, cirka 50 meter bred, byggs över bergsskärningen
- Ny gångbro byggs söder om stationen. (Kommunen planerar att på sikt tillföra cykelanslutning från öster)
- GC-bron vid Kallhälls centrum uppfyller inte tillgänglighetskraven och rivs. Den ersätts med ny bro strax söder om den nuvarande. Den nya bron uppfyller tillgänglighetskraven.

Sökanden har också åtagit sig att anlägga sju vilttrummor, sett över hela sträckan, samt att utföra bantrumman för Bällstaån på sådant sätt att den inte utgör vandringshinder.

Det ökade antalet passager för GC-trafik, den ökade tillgängligheten till samtliga passager och det flertal vilttrummor m.m. som anläggs innebär att järnvägens barriärverkan minskar för både människor och djur. Trafikverket anser sammantaget att barriäreffekterna går ned till en godtagbar nivå efter den planerade ombyggnaden.

Ny detaljplan

Först när den nya detaljplanen vunnit laga kraft råder överensstämmelse mellan järnvägsplan och detaljplan. Detta utgör dock inte något hinder mot att järnvägsplanen fastställs dessförinnan, men byggstart får inte ske innan de båda planerna vunnit laga kraft.

Detaljplaneförslaget benämns "Mälarbanan, Barkarby–Kallhäll, fastigheterna Barkarby 2:3 m fl, Järfälla kommun. Den täcker in järnvägsplanens område i sin helhet. Planförslaget har godkänts av kommunens planutskott. Kommunstyrelsen och fullmäktige kommer inom kort att besluta i frågan.

Trafikverkets kommentarer till inkomna synpunkter vid utställningen

Allmänt

Sökanden har i "PM efter utställning" utförligt kommenterat de synpunkter och yttranden som kommit in. Trafikverket har i allt väsentligt ingen annan mening än vad sökanden redovisat, och vill understryka att ansvaret för planering av parkeringsplatser, gator och GC-ligger hos kommunens. Vid en sådan planering är det nödvändigt att kommunen samarbetar med järnvägsbyggaren, vilket också har skett. Vidare vill Trafikverket påpeka att ersättningar för intrång och annan skada hör till det som sökanden har att hantera i samband med att järnvägsplanen genomförs. De frågorna tas därför inte upp här. De synpunkter som uppenbart avser den kommunala planeringen har överlämnats till Järfälla kommun.

Järfälla kommuns yttrande

Järfälla kommun ställer i sitt yttrande krav på att sökanden ska vidta en rad åtgärder vid sidan av byggandet av järnvägen. Några av kraven har tillgodosetts medan andra är föremål för förhandling. Efter förhandling avser parterna att träffa ett s.k. genomförandeavtal.

Prövningen av järnvägsplanen syftar i huvudsak emellertid till att säkerställa att sökanden har agerat inom ramen för gällande lagstiftning, i huvudsak bestämmelserna i lagen och förordningen om byggande av järnväg och miljöbalken. Vidare ska prövningen säkerställa att sökanden har beaktat de miljömål och riktlinjer som statsmakterna beslutat om. Åtaganden som sökanden gör utöver detta, t.ex. i ett genomförandeavtal, är inte föremål för fastställelse och tas därför inte upp i denna prövning.

Med anledning av att kommunen ställer krav på att sökanden ska anordna bullerskydd även vid ett obebyggt område men som planeras för bostadsändamål (Alpvägen) enligt en äldre detaljplan (byggnadsplan från 1950-talet) vill Trafikverket framhålla följande.

Det saknas lagligt stöd för att ålägga den som bygger väg eller järnväg att vidta bullerskyddsåtgärder för bebyggelse som inte finns. Principen är i stället att kommunen ska

planera ny bebyggelse på sådant sätt att boende och andra störningskänsliga verksamheter erbjuds en god miljö. Det kan ske exempelvis genom en genomtänkt lokalisering, genom detaljplanebestämmelser med syftning på omgivningsbuller och genom en medveten planering av hur byggnader bäst bör utföras med tanke på omgivningsbullret. När bebyggelsen väl är utförd aktualiseras de riktlinjer avseende buller som gäller för planeringsfallet Befintlig järnväg. Att järnvägsplanen inte anger att bullerskydd ska anordnas vid Alpvägen kan således inte utgöra något hinder mot att planen fastställs.

Länsstyrelsens ställningstagande

Vid sin tillstyrkan av järnvägsplanen angav länsstyrelsen att sökanden tidigt ska träffa ett genomförandeavtal med kommunen, utföra dagvattenanläggningar för att skydda Bällstaån samt upprätta och genomföra en miljöplan och ett kontrollprogram. Trafikverket anser i likhet med länsstyrelsen att dessa aktiviteter är viktiga och nödvändiga. Även övriga synpunkter som länsstyrelsen framförde i sitt yttrande delas av Trafikverket.

Sökanden uppger att ett förslag till genomförandeavtal har upprättats och överlämnats till kommunstyrelsen f.v.b. till kommunfullmäktige för godkännande.

Valt spårläge

Med anledning av att placeringen av spåren genom norra Jakobsberg ifrågasatts, vill Trafikverket påpeka följande.

En rad faktorer påverkar placeringen av järnvägsspår. En första utgångspunkt är att järnvägen ska rymmas inom den korridor som regeringens tillåtighetsbeslut avser. En annan synnerligen styrande faktor är spårgeometrin, som bl.a. innebär att endast mycket svaga kurvor kan tillåtas. Vidare ställer lagstiftningen krav på att markintrång och olägenheter av olika slag på angränsande fastigheter ska hållas ned.

Järnvägsplanen innebär att de två tillkommande spåren i norra Jakobsberg placeras väster om nuvarande spår. Av handlingarna framgår att denna placering ryms inom tillåten korridor och att spårgeometrin klaras. I jämförelse med andra möjliga placeringar inom ramen för dessa krav medför den västliga placeringen minsta intrång och olägenheter på angränsande fastigheter. Inte minst viktigt för boende öster om järnvägen är att de planerade spårlägena synes vara de gynnsammaste från såväl buller- som vibrationssynpunkt.

Synpunkter vid kommunikering med anledning av revidering

Trafikverket har inget att erinra mot sökandens formella och materiella handläggning av den kommunikering som föranletts av planens revidering.

Synpunkter vid kommunikering enligt 17 § förvaltningslagen

Handlingar som kommit till efter utställningen har kommunicerats genom underrättelse den 13 april 2011. Inkomna synpunkter och Trafikverkets kommentarer till dessa redovisas i bilaga 2 till detta beslut. Synpunkterna har inte föranlett några ändringar i järnvägsplanen.

SAMLAD BEDÖMNING

Trafikverket bedömer att den prövade ombyggnaden är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen är även i övrigt förenlig med en lämplig användning av mark- och

vattenresurser och med förslaget till detaljplan benämnt "Mälarbanan, Barkarby–Kallhäll, fastigheterna Barkarby 2:3 m fl, Järfälla kommun"

Hänsyn tas både till enskilda intressen och till allmänna intressen som miljöskydd, naturvård och kulturmiljö.

Den planerade ombyggnaden får ett lämpligt läge och utförande med redovisade skyddsåtgärder. Ändamålet vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad.

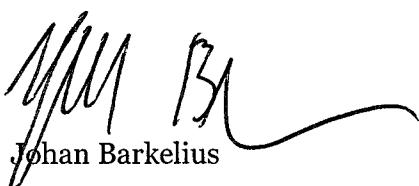
Järnvägsplanen innebär att mark, utrymme och särskild rätt får tas i anspråk. De fördelar som kan vinnas med planen överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

Järnvägsplanen med miljökonsekvensbeskrivning har handlagts i enlighet med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg.

ÖVERKLAGAN

Detta beslut får överklagas hos regeringen (se bilaga 4, Hur man överklagar).

Beslutande i detta ärende har varit expeditionschefen vid Juridik och planprövning Johan Barkelius med Göran Löfkvist som föredragande.



Johan Barkelius

Bilagor

1. PM efter utställning
2. Synpunkter vid kommunikering enligt 17 § förvaltningslagen
3. Allmänna upplysningar – fastställd järnvägsplan
4. Anvisning "Hur man överklagar"

Kopia till

Naturvårdsverket

Länsstyrelsen i Stockholms län

Järfälla kommun

Övriga myndigheter som yttrat sig

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning

Övriga som yttrat sig skriftligen

Lantmäteriet/Lantmäterimyndigheten Stockholms län (efter laga kraft)

PM

Ärendenr: TRV 2010/32686
Projektnr: [Projektnummer]

Till: Dom som lämnat yttrande,
Länsstyrelsen Stockholms län,
Trafikverket Planprövning

Från: Trafikverket
Projekt Mäljarbanan

2011-04-01



Bilaga 1
TRAFIKVERKET

Trafikverket
172 90 Sundbyberg
Besöksadress: Ynglingavägen 1
Telefon: 0771 - 921 921
www.trafikverket.se
trafikverket@trafikverket.se

Projekt Mäljarbanan

Järnvägsplan Barkarby – Kallhäll

PM efter utställning

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Innehåll

1. Inledning	3
1.1 Utställning järnvägsplan	3
1.2 Utställning detaljplan.....	3
2. Trafikverkets beslut om ändring av utställd järnvägsplan	3
2.1 Revideringar av järnvägsplan utifrån inkomna yttranden	3
2.2 Revideringar av järnvägsplanen utifrån Trafikverkets arbete	5
3. Förteckning över inkomna synpunkter under utställning	7
3.1 Yttranden inkomna under utställningstiden 15 november – 13 december 2010.	7
3.2 Trafikverkets kommentarer till yttranden på detaljplan utställd 15 november – 13 december 2010 som behandlar järnvägsutbyggnaden	13
3.3 Yttranden inkomna under utställningstiden 10 januari- 31 januari 2010	13
4. Sammanfattning av inkomna synpunkter med Trafikverket svar.....	15
4.1 Yttranden inkomna under utställningstiden 15 november – 13 december 2010	15
4.2 Trafikverkets kommentarer till yttranden på detaljplan utställd 15 november – 13 december 2010 som behandlar järnvägsutbyggnaden	79
4.3 Yttranden inkomna under utställningstiden 10 januari- 31 januari 2010	84
5. Förteckning över inkomna synpunkter på Trafikverkets förslag till ändring..	94
6. Sammanfattning av inkomna synpunkter på Trafikverkets förslag till ändring med Trafikverkets svar.....	96

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

1. Inledning

1.1 Utställning järnvägsplan

Järnvägsplanen för Barkarby – Kallhäll med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har varit utställd mellan den 15 november t.o.m. den 13 december 2010. Sista dag för lämnande av synpunkter var den 13 december. Utställningen fanns på fem platser varav tre bibliotek i Järfälla kommun (Barkarby, Jakobsberg och Kallhäll) samt på Trafikverkets två huvudkontor Sundbyberg och Solna. Utställningen bemannades vid tre tillfällen i Jakobsberg samt vid ett tillfälle vardera på Trafikverket i Solna och Sundbyberg. Under denna utställning har sammanlagt 52 stycken yttranden på järnvägsplan inkommit till Trafikverket.

Trafikverket upptäckte att ett formellt fel begåtts under utställningen november-december 2010, varför järnvägsplanen med MKB kom att behöva ställas ut igen den 10 januari t.o.m. 31 januari 2011. Järfälla kommuns detaljplan påverkades inte av detta. Felet bestod i att den MKB som ställdes ut inte var identisk med den version som godkänts av Länsstyrelsen. Vid den nya utställningen kom alla handlingar förutom MKB:n och planbeskrivningen att vara desamma. De som hade yttrat sig under utställningen i november-december 2010 informerades att deras yttrande fortfarande var aktuellt. Under denna utställning inkom sammanlagt 13 yttranden.

1.2 Utställning detaljplan

Järfälla kommun ställde ut sin detaljplan för Mälarbanan, Barkarby – Kallhäll samtidigt som utställningen av järnvägsplan i november-december 2010. Trafikverket har tagit del av inkomna yttranden på detaljplan för Mälarbanan sträckan Barkarby – Kallhäll. Trafikverket kommenterar de 6 stycken yttranden på detaljplan som behandlar järnvägsutbyggnaden. På samma sätt har Järfälla kommun tagit del av alla yttranden inkomna till Trafikverket.

2. Trafikverkets beslut om ändring av utställd järnvägsplan

2.1 Revideringar av järnvägsplan utifrån inkomna yttranden

Utifrån inkomna yttranden genomför Trafikverket följande ändringar av järnvägsplanens planritningar, illustrationsritningar, planbeskrivning och MKB:

1. **Ny skyddsåtgärd skyddsräll på U1 km 18+010 – 19+000 samt på spår N1 km 17+740 - 18+160.** Länsstyrelsen påpekar att då det är en oacceptabel risk inom cirka 10 meter från spärrmitt och förhöjd risknivå inom cirka 10 -

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

30 meter från yttersta spårmitt måste åtgärder vidtas där bebyggelse finns, eller där detaljplan medger bebyggelse, inom detta område. Åtgärd redovisas på planritning blad 36-38 samt att ny skyddsåtgärd är införd i planbeskrivning avsnitt 6.1 *Skadeförebyggande åtgärder driftskedet*.

2. **Förtydligande av avsnitt 5.10 Risk och Säkerhet i MKB samt i avsnitt 5.5 Miljö i planbeskrivningen.** Länsstyrelsen och Attunda Brandkår påtalar otydlighet i text i MKB avseende oacceptabel och förhöjd risknivå. Trafikverket har därför reviderat och förtydligat texten i både planbeskrivning avsnitt 5.5 *Risk och säkerhet* och MKB avsnitt 8.10 *Risk och säkerhet*.
3. **Skärm vid stationsområdena i Jakobsberg och Barkarby införs på illustrationsritning.** Länsstyrelsen påpekar att Trafikverket bör ha en hög ambitionsnivå då det gäller att skydda den offentliga miljön, platser där många människor vistas, från störande tågbuller. Trafikverket har tillsammans med Järfälla kommun beslutat om skärm i dessa lägen och detta förs in på järnvägsplanens illustrationsritningar blad 29, 35 och 36 samt som åtgärd i planbeskrivning avsnitt 6.1 *Skadeförebyggande åtgärder driftskedet*.
4. **Revidering av text i MKB gällande gränsvärde för elektromagnetiska fält.** Text revideras utifrån synpunkt från Strålsäkerhetsmyndigheten att de anges felaktigt att gränsvärden inte finns för elektromagnetiska fält. Text revideras i text i MKB avsnitt 5.8 *Elektromagnetiska Fält*.
5. **Bullerskärm vid Sporrvägen höjs från 2 till 3 meter över räls överkant (RÖK) mellan km 18+650- 18+900.** Synpunkter har inkommit från oroliga sakägare i norra Jakobsberg speciellt boende på Sporrvägen. Trafikverket bedömer att området vid Sporrvägen är speciellt utsatt då det ligger på en höjd relativt järnvägen. Utsattheten återspeglas i inkomna synpunkter. Trafikverket har då valt att revidera järnvägsplanen och kommer att uppföra en bullerskärm 3 m över RÖK vid Sporrvägen. Höjningen förändrar inte den maximala ljudnivån, som är dimensionerande för val av åtgärder, eftersom skärmen inte dämpar ljud från de bortre spåren. Åtgärden bedöms dock sänka ljud från tågpassagerna på det närmsta spåret med cirka 7 dB. Antalet passager med höga ljudnivåer kommer därmed att minska.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Trafikverket reviderar planritning blad 38 samt ändrar text i planbeskrivning avsnitt 6.1 *Skadeförebyggande åtgärder driftskedet*.

Förändringarna är av mindre omfattning och innebär ingen påverkan på allmänintressen, därför ställs inte järnvägsplanen ut igen. Revidering nr 5 har kommunicerats med 29 enskilda sakägare genom rekommenderat brev skickat den 18 samt 21 februari 2011. Förslag till ändring av utställd järnvägsplan har beskrivits i brevet samt redovisats på ritningar. Trafikverket bad de berörda svara skriftligt om de godtar åtgärden. 23 sakägare svarade, se inkomna synpunkter och godkännanden under avsnitt 6.

Samtliga revideringar har kommunicerats med Järfälla kommun och godkänts.

2.2 Revideringar av järnvägsplanen utifrån Trafikverkets arbete

Trafikverket har fått ökad kunskap genom fördjupad projektering och därigenom reviderat åtgärder. Trafikverket har därför beslutat att göra 6 ändringar av järnvägsplanen enligt nedan:

1. **Utökat markanspråk för teknikbyggnader.** Vid detaljprojektering har Trafikverket konstaterat att teknikbyggnaderna redovisade på planritningen inte rymmer all el-, signal och teleutrustning som krävs och därmed behöver byggnaderna utökas vilket i sin tur innebär ett ökat markanspråk. Följande teknikbyggnader behöver utökad mark: km 15+200, 18+470 samt 20+400. Se reviderade fastighetsgränser på planritning blad 31, 37 samt 41.
2. **Minskat markanspråk på grund rationalisering av antal teknikbyggnader.** Teknikbyggnader vid km 14+300 och 20+200 kan tas bort vilket innebär att markanspråket minskar. Teknikbyggnad och serviceväg vid km 19+300 tas bort. Teknikbyggnad flyttas till befintlig järnvägsmark öster om spåret och åtkomst sker via befintligt servitut över Dikartorp 3:6. Servicevägen vid km 19+300 behålls som byggväg i järnvägsplanen och nyttjas tillfälligt under utbyggnaden. Dock minskar det permanenta intrånget. Se reviderade fastighetsgränser på planritning blad 29, 39 samt 41.
3. **Flytt av radiomast (SIR- mast) och teknikbyggnader i Barkarby.** Vid fortsatt arbete med produktionsplaneringen har det konstaterats att inget provisoriskt spår 0 behöver anläggas under utbyggnaden i Barkarby vilket

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

medför att radiomast kan placeras närmare järnvägsanläggningen. Radiomasten flyttas även p.g.a. att det vid närmare projektering visats att närliggande ledningar och markförhållanden är problematiska. Flytt av radiomast och teknikbyggnader innebär att markintrånget minskas totalt men att illustrerad gång- och cykelväg måste justeras. Planritning samt illustrationsritning blad 29 revideras.

4. **Läge för järnvägsbro över gång- och cykeltunnel i Barkarby fastställs inte.** Ombyggnad av befintlig gångtunnel i Barkarby kan bli så omfattande att det kan motiveras att en helt ny tunnel byggs intill den befintliga och därför bör läge för järnvägsbro inte fastställas. *Läge fastställs* tas bort från planritning blad 28 och 29.
5. **Läge för järnvägsbro över Bällstaåns trumma fastställs inte.** Av produktionstekniska skäl är det avsevärt försvårande att anlägga bantrumma direkt invid dagens bantrumma. Trafikverket vill därmed öppna upp för möjlighet att förlägga bantrumman ett antal meter söderut. Detta innebär för järnvägsplanen att *läge fastställs* tas bort från planritning blad 32.
6. **Gång- och cykelväg vid km 20+250 öster om järnvägen flyttas.** Vid detaljprojektering har Trafikverket konstaterat att bank för gc-vägen kommer i konflikt med vattenledning. GC-vägen har därför projekterats om och förläggs norr om Slammertorpsbron. Järnvägsplanens planritning och illustration blad 41 revideras.

Förändringarna är av mindre omfattning och innebär ingen påverkan på allmänintressen, därför ställs inte järnvägsplanen ut igen. Revidering nr 1 teknikbyggnad vid km 18+470 på fastigheten Jakobsberg 22:13 har kommunicerats med fastighetsägarna till Jakobsberg 22:13 samt 22:11 genom vanligt brev samt mejl. Ändringen av utställd järnvägsplan har beskrivits i brevet samt redovisats på ritningar. Sakägarna har haft möjlighet att lämna synpunkter, se inkomna synpunkter och godkännanden under avsnitt 6. Revidering nr 2 att serviceväg och teknikbyggnad tas bort vid km 19+300 har kommunicerats med fastighetsägaren till Dikartorp 3:4 och 3:6 genom vanligt brev och mejl. Ändringen av utställd järnvägsplan har beskrivits i brevet samt redovisats på ritningar. Sakägaren har haft möjlighet att lämna synpunkter, se inkomna synpunkter och godkännanden under avsnitt 6.

Samtliga revideringar har kommunicerats med Järfälla kommun och godkänts.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

3. Förteckning över inkomna synpunkter under utställning

Nr	Ankomst	Avsändare Namn/Adress	Fastighet	Sakägare enligt planen	Anmärkning
3.1 Yttranden inkomna under utställningstiden 15 november – 13 december 2010.					
1	20101110	Boverket Box 534 371 23 KARLSKRONA		JA	Inga synpunkter ✓
2	20101116	Länsstyrelsen Västmanlands län 721 86 VÄSTERÅS		JA	Tillstyrker järnvägsplanen ✓
3	20101119	Trafikanalys Sveavägen 90 113 59 STOCKHOLM		JA	Avstår från att yttra sig ✓
3	20101122	Friluftsförbundet Järfälla Box 4126 175 04 JÄRFÄLLA		JA	Inga synpunkter ✓
5	20101122	SMHI Folkborgvägen 1 601 76 NORRKÖPING		JA	Inga synpunkter ✓
6	20101129	Svenska Kraftnät Box 1200 172 24 SUNDBYBERG		JA	Inga synpunkter, framhåller fortsatt samråd. ✓
7	20101201	Strålsäkerhetsmyndigheten 171 16 STOCKHOLM		JA	Riktlinjer för elektromagnetiska fält. ✓
8	20101203	Sveriges geologiska undersökning Box 670 751 28 UPPSALA		JA	Inga synpunkter ✓
9	20101206	Energimyndigheten Box 310 631 04 ESKILSTUNA		JA	Inga synpunkter ✓
10	20101208	Statens geotekniska institut 581 93 LINKÖPING		JA	Avstår från att yttra sig ✓
11	20101209	Naturvårdverket 106 48 STOCKHOLM		JA	Avstår från att yttra sig ✓

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Nr	Ankomst	Avsändare Namn/Adress	Fastighet	Sakägare enligt planen	Anmärkning
✓ 12	20101209	Hallstahammars kommun 734 80 HALLSTAHAMMAR		NEJ	Tillstyrker järnvägsplanen
✓ 13	20101209	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap 651 80 KARLSTAD		JA	Avstår från att yttra sig
✓ 14	20101209	Västerås stad 721 87 VÄSTERÅS		JA	Tillstyrker järnvägsplanen
✓ 15	20101210	Arla Foods AB Box 2510 176 02 Järfälla	Slammertorp 4:1	JA	Säkerställa avbrottsfri drift, intrång, buller, sekundäruppgång
✓ 16	20101210	Enköpings kommun 745 80 ENKÖPING		JA	Avstår från att yttra sig.
17	20101210	Jeanette Lundin Birger Dahlerus väg 10 176 69 JÄRFÄLLA		NEJ	Ingen utbyggnad.
✓ 18	20101212	Lennart och Lisbeth Jacobsson Galoppvägen 67 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1310	JA	Synpunkter på fönsterbyte och ny altandörr.
✓ 19	20101212	Lars Bergstig Lagmansvägen 7 175 79 JÄRFÄLLA samt 33 boende inom postnummer 175 79	Kerstin Grandinsson: Barkarby 1:49 Lars Hädner: Barkarby 1:48	JA, två boende	Sakägare enligt plan: Kerstin Grandinsson, Lars Hädner. Ändra Barkarbybron i detaljplan till att gälla för bil- och busstrafik.
✓ 20	20101212	Håkan Wernvall, Lisa Dalin samt 5 personer Galoppvägen 45 177 59 JÄRFÄLLA	Lisa Dalin: Jakobsberg 2:1321 Berit Andersson: Jakobsberg 2:1292 Lena Hagman: 2:1339	JA, tre boende	Sakägare enligt plan: Lisa Dalin, Berit Andersson, Lena Hagman. Tunnel eller nedsänkt spår, bullerskärmens höjd, krav på tågtyper, fönster och ventilation, vändspår, vibrationer, partiklar, elektromagnetiska fält, säkerhet,

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Nr	Ankomst	Avsändare Namn/Adress	Fastighet	Sakägare enligt planen	Anmärkning
					hissar, överstigande av riktvärden
21	20101213	Stena Fastigheter Stockholm AB Box 16144 103 23 STOCKHOLM	Jakobsberg 2:1164	JA	Tidigare Drott öst AB. Buller och vibrationer
22	20101213	Rickard Andersson och Katarina Eklund Sporrvägen 11 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1834	JA	Kompensation under byggtid, samhällsekonomi, krav på åtgärder inomhus och utomhus, nedsänkning, friluftspassagens bredd.
23	20101213	Barkarby Skälby Socialdemokratiska förening genom ordförande Lars Eric Ohlsson Fågelvägen 6A 175 64 JÄRFÄLLA		NEJ	Krav på bil- och bussförbindelse i Barkarby
24	20101213	Basma Kassim och Naweed Rashid Galoppvägen 69 177 69 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1309	JA	Fönsteråtgärder
25	20101212	Blicon Förvaltning AB Slöjdvägen 21 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:305	JA	Inskränkningar i byggrätt
26	20101213	Brandkåren Attunda Pommernvägen 1 192 70 SOLLENTUNA		JA	Riskreducerande åtgärder för urspårning
27	20101213	Svensk Emballageteknik AB & Forsmark Invest AB via Daniel Edström Åkervägen 15 177 41 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 22:17 resp. Jakobsberg 22:3	JA	Annan spårförläggning, minska intrånget
28	20101213	KB Jakobsberg 22:13, via Kent Nilsson, Creciente AB Box 514 442 115 KUNGÄLV	Jakobsberg 22:13	JA	Reservation för intrånget då inte alla konsekvenser är klarlagda

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Nr	Ankomst	Avsändare Namn/Adress	Fastighet	Sakägare enligt planen	Anmärkning
✓ 29	20101213	E.ON Elnät Sverige AB Box 1422 701 14 ÖREBRO	Ledningsägare	JA	Inga synpunkter
✓ 30	20101213	Fastighets AB V-verket via ombud Torbjörn Johansson Engelbrektsplan 1 / Sagax AB 114 34 STOCKHOLM	Jakobsberg 22:14	JA	Inlösen, inte ersatta parkeringsplatser, ut- redning alternativ sträckning, felaktigt i samrådsredogörelse angående inlösen
31	20101213	Fastighetsföreningen Ekedal Sporrvägen 11 177 59 JÄRFÄLLA		JA	Buller, vibrationer, till- fälligt nyttjande
✓ 32	20101213	Kallhäll Stäkets Socialde- mokratiska Förening c/o Göran Berleen Af ugglas väg 3 176 76 JÄRFÄLLA		JA	Tak över bro och per- rong, gestaltning Kallhäll, parkering Kall- häll, sekundärentré
✓ 33	20101213	Heliga Trefaldighets Ka- tolska Församling via ombud Stefan Wal- dermarsson och Mats Ringqvist Järfällavägen 150 177 41 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 22:15	JA	Inlösen, parkeringsplat- ser
✓ 34	20101213	KB Jakobsberg 22:16, Brinova fastigheter via ombud Torbjörn Jo- hansson Verkstadsvägen 13 252 27 HELSINGBORG	Jakobsberg 22:16	JA	Inlösen, parkeringsplat- ser
✓ 35	20101213	Kjell Schützer och Lena Hagman Galoppvägen 9 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1339	JA	Sakägare enligt plan: Lena Hagman Tunnel/tak, inåtgående altandörr, inte delat fönster, utomhusbuller
✓ 36	20101213	Magnus Norman		NEJ	Tunnel Sundbyberg

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Nr	Ankomst	Avsändare Namn/Adress	Fastighet	Sakägare enligt planen	Anmärkning
		Karlsbodavägen 47 168 67 BROMMA			
37	20101213	Marcato Förvaltning AB via ombud Torbjörn Johansson Engelbrektsplan 1/ Sagax AB 114 34 STOCKHOLM	Veddesta 1:13	JA	Tillfälligt nyttjande av kommunens mark, utökat nyttjanderättsområde ✓
38	20101213	Pontus Liljeblad Ekedalsvägen 73 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1269	JA	Buller, vibrationer, begränsa snabb och tung tågtrafik ✓
39	20101213	Ramirent AB Mikael Jonsson, distriktschef Stockholm Box 121 425 02 Hisings Kärra		NEJ	Hyresgäst Veddesta 2:7, Jakobsberg 2:2283 Restriktioner i användning av hyresvärds fastighet, olycksrisk, bullernivå för industri ✓
40	20101213	Socialdemokraterna i Järfälla 105 60 STOCKHOLM		NEJ	Sekundärentreér, ny teknik gällande buller, Veddestabron, parkering, fasadmateriäl stationer ✓
41	20101213	Socialstyrelsen 106 30 STOCKHOLM		JA	Upplevelse av ljudnivåer ✓
42	20101213	Örebro kommun Stadsbyggnad Box 33400 701 85 ÖREBRO		JA	Ingen inskränkning i tågtrafiken under byggtiden, information till resenärer ✓
43	20101214	Folkpartiet Liberalerna Folkpartikansliet Järfälla kommun Vasaplatsen 11 177 80 JÄRFÄLLA		NEJ	Ändra Barkarbybron i detaljplan till att gälla för bil- och busstrafik ✓
44	20101214	Saab AB Fastighets AB Järfälla Veddesta 2:81/ Danske Renting AB	Veddesta 2:81	JA	Inga synpunkter ✓

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Nr	Ankomst	Avsändare Namn/Adress	Fastighet	Sakägare enligt planen	Anmärkning
		103 92 STOCKHOLM			
✓ 45	20101214	Stockholm Vatten AB 106 36 STOCKHOLM		JA	Föreskrifter dricksvattentäckt, avstängning dammar.
✓ 46	20101214	Vattenfall Eldistribution AB Box 6013 171 06 SOLNA		JA	Kostnad för omläggning, inte förändra koncession, avstånd till kraftledning, ändra u-område i detaljplan.
✓ 47	20101216	Järfälla kommun Kommunledningskontoret 177 80 JÄRFÄLLA	Barkarby 2:2 m.fl.	JA	Buller, Alpvägen, Veddestabron, gestaltning, Bällstaån, friluftspassagen, sekundärentré i Jakobsberg, cykelparkeringar
✓ 48	20101217	AB Storstockholms lokaltrafik 105 73 STOCKHOLM		JA	Driftsäkerhet, viltpassager, plattformar, bussterminal Kallhäll, Barkarby stationsområde, avtal
✓ 49	20101217	Heliga Trefaldighets Kattolska Församling Järfällavägen 150 177 41 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 22:15	JA	Namninsamling för att uppmana till positiva åtgärder
✓ 50	20101220	Västmanlands Kommuner och Landsting Norra Källgatan 22 722 11 VÄSTERÅS		JA	Tillstyrker järnvägsplanen
✓ 51	20101221	Miljö- och bygglovnämnden, Järfälla kommun 177 80 JÄRFÄLLA		JA	Buller, Alpvägen, Bällstaån, friluftspassagen, infarts- och cykelparkeringar, natur och rekreation
52	20101222	Landstinget i Uppsala län Box 602 751 26 UPPSALA		JA	Projektets framdrift

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Nr	Ankomst	Avsändare Namn/Adress	Fastighet	Sakägare enligt planen	Anmärkning
3.2 Trafikverkets kommentarer till yttranden på detaljplan utställd 15 november – 13 december 2010 som behandlar järnvägsutbyggnaden					
53	20101213	HSB Bostadsrättsföreningen Fågelsången Kvarnplan 11 177 64 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:2359, 2:2360, 2:2361 2:2411	JA	Vibrationer, buller
54	20101213	Lennart Andersson Gärdesvägen 6A och Bo Lindestam Alpvägen 11 177 40 JÄRFÄLLA		NEJ	Bullerkartor
55	20101213	Järfälla församling Box 139 177 23 JÄRFÄLLA	Kallhäll 1:19	JA	Fasadåtgärder
56	20101207	Ulla Samuelsson Galoppvägen 29 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1329	JA	Högre bullerskärm
57	20101220	HSB Brf Spinnrocken Box 162 177 23 JÄRFÄLLA HSB Brf Vävstolen Box 162 177 23 JÄRFÄLLA	Spinnrocken: Jakobsberg 2:2679, 2:2681 2:2682 2:317 Vävstolen: Jakobsberg 2:2680	JA	Buller, vibrationer
3.3 Yttranden inkomna under utställningstiden 10 januari- 31 januari 2011					
58	20110111	Bertil Åkerblom Vasavägen 87 177 32 JÄRFÄLLA		NEJ	Bostadsrättsinnehavare Jakobsberg 2:1182 Förlänga bullerskärm
59	20110211 &	E.ON Sverige AB för E.ON Värme Sverige AB		JA	Kostnader, arbeten invid ledningar

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Nr	Ankomst	Avsändare Namn/Adress	Fastighet	Sakägare enligt planen	Anmärkning
	20101208	205 09 MALMÖ			
✓ 60	20110114	Strålsäkerhetsmyndigheten 171 16 STOCKHOLM		JA	Inga synpunkter
✓ 61	20110118	Landstinget Västmanland Centrum för klinisk forskning 721 89 VÄSTERÅS		JA	Tillstyrker järnvägsplanen.
✓ 62	20110125	Jernhusen AB Box 520 101 30 STOCKHOLM		JA	Medverkan i regional-tågsstation
✓ 63	20110125	Sundbybergs stad 172 92 SUNDBYBERG		JA	Underrättelse om utställning
✓ 64	20110128	Agneta, Thomas, Linnea och Oskar Karlsson Sporrvägen 21 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1839	JA	Buller, hastigheter, uteplatser, vibrationer, jordutfyllnad, farliga träd
✓ 65	20110201	Elsäkerhetsverket Box 4 681 21 KRISTINEHAMN		JA	Inga synpunkter
✓ 66	20110201	Pia Nyberg Slöjdvägen 19 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:306	JA	Boende tas bort i detaljplan, ersättning
✓ 67	20110202	E.ON Elnät Sverige AB Box 5054 194 05 UPPLANDS VÄSBY		JA	Inga synpunkter
✓ 68	20110202	Nina Hjerpe Sturevägen 5 177 56 JÄRFÄLLA		NEJ	Bevara träd
✓ 69	20110203	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap 651 80 KARLSTAD		JA	Avstår från att yttra
✓ 70	20110210	Länsstyrelsen i Stockholms län Box 22067 104 20 STOCKHOLM		JA	Urspårningsrisk, risktext i MKB, skärm vid stationer

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

4. Sammanfattning av inkomna synpunkter med Trafikverket svar

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
4.1 Yttranden inkomna under utställningstiden 15 november – 13 december 2010	
1. Boverket	
Inga synpunkter.	
2. Länsstyrelsen i Västmanland	
2.1 Tillstyrker järnvägsplanen samt framför att utbyggnaden av sträckan Tomteboda – Kallhäll behöver vara klar till invigningen av Citybanan år 2017.	2.1 Utbyggnaden av sträckan Barkarby – Tomteboda ingår inte i Projekt Mälarbanan, Barkarby – Kallhäll som järnvägsplanen avser. Möjligheterna till trafiköppnande för delen Barkarby – Tomteboda påverkas dels av finansiering och dels av möjliga lösningar för utförandet genom Solna och Sundbyberg. Ingen av dessa förutsättningar är klarlagda i dagsläget.
3. Trafikanalys	
Avstår från att yttra sig.	
4. Friluftsförbundet	
Inga synpunkter.	
5. SMHI	
Inga synpunkter.	
6. Svenska Kraftnät	
6.1 Inga synpunkter. Svenska Kraftnät framhåller dock att det är viktigt att Trafikverket samråder om eventuella skyddsåtgärder inför den fortsatta projekteringen av banan invid deras ledning.	6.1 Trafikverket kommer att samråda med Svenska kraftnät i frågan.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
7. Strålsäkerhetsmyndigheten	
7.1 Myndigheten påpekar att det i avsnitt 5.8 i Miljökonsekvensbeskrivningen står att "För magnetfält saknas svenska rikt- och gränsvärden". Detta stämmer inte då "Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält", SSMFS 2008:18 publicerades 2008. Vidare påpekar myndigheten att det i miljökonsekvensbeskrivningen anges att "Magnetfält får enligt IRPA - riktlinjerna inte överstiga 100 µT vid en exponering upp till ett dygn. Vid denna nivå uppkommer tydliga fysiska förändringar som nervretningar och muskelsammandragningar". Detta stämmer inte då referensvärdet 100 µT är satt som med en säkerhetsfaktor på minst 50 ggr och vid 100 µT uppkommer absolut inga nervretningar.	7.1 Synpunkt tillgodoses: Miljökonsekvensbeskrivningen (kapitel 5.8) revideras i enlighet med synpunkten.
8. Sveriges geologiska undersökning	
Inga synpunkter.	
9. Energimyndigheten	
Inga synpunkter.	
10. Statens geotekniska institut	
Avstår från att yttra sig.	
11. Naturvårdsverket	
Avstår från att yttra sig.	

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
12. Hallstahammars kommun	
12.1 Tillstyrker järnvägsplanen samt framför att planeringen av sträckan Barkarby – Tomteboda behöver bedrivas med hög intensitet för att medge ett trafiköppnande i nära anslutning till Citybanans färdigställande år 2017.	12.1 Utbyggnaden av sträckan Barkarby – Tomteboda ingår inte i Projekt Mälarbanan, Barkarby – Kallhäll som järnvägsplanen avser. Möjligheterna till trafiköppnande för delen Barkarby – Tomteboda påverkas dels av finansiering och dels av möjliga lösningar för utförandet genom Solna och Sundbyberg. Ingen av dessa förutsättningar är klarlagda i dagsläget.
13. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	
Avstår från att yttra sig.	
14. Västerås stad	
14.1 Tillstyrker järnvägsplanen samt framför att planeringen av sträckan Barkarby – Tomteboda behöver bedrivas med hög intensitet för att medge ett trafiköppnande i nära anslutning till Citybanans färdigställande år 2017.	14.1 Utbyggnaden av sträckan Barkarby – Tomteboda ingår inte i Projekt Mälarbanan, Barkarby – Kallhäll som järnvägsplanen avser. Möjligheterna till trafiköppnande för delen Barkarby – Tomteboda påverkas dels av finansiering och dels av möjliga lösningar för utförandet genom Solna och Sundbyberg. Ingen av dessa förutsättningar är klarlagda i dagsläget.
15. Arla Foods AB, Slammertorp 4:1	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
15.1 Sakägaren kräver att Trafikverket måste se till att Arlas mejeriverksamhet, inkl. transporter inte drabbas av störningar eller avbrott till följd av utbyggnaden. Verksamheten kräver avbrottsfri försörjning av el, vatten/avlopp, fjärrvärme samt tillgång till optisk fiberkabel. Arla har även vibrationskänslig produktionsutrustning vilket innebär att sprängning endast får ske när den inte är i drift.	15.1 Synpunkt tillgodoses: Trafikverket planerar och förbereder inkopplingar av el, fjärrvärme, vatten/avlopp och tele/media så att Arlas verksamhet inte ska drabbas av driftstörningar.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
15.2 Arla påtalar att Trafikverket behöver ta i anspråk del av Arlas fastighet och parkering. Trafikverket måste ersätta Arla för detta. Förutom ersättning vill Arla att Trafikverket anlägger motsvarande parkeringsplatser (med anslutning för motorvärmare, gatubelysning och oljeavskiljare), breddar befintlig enkelriktad väg från Mejerivägen för att möjliggöra dubbelriktad trafik samt att lägga om ledningar inom fastigheten. Arla saknar både erfarenhet och resurser för denna typ av arbete.	15.2 Synpunkt tillgodoses inte: Arlas fastighet berörs av intrång då Slammer-torpsvägen flyttas. Marken ska enligt detaljplanen utgöra allmän platsmark för vilken kommunen är huvudman och ägare. Trafikverket har i hittills förda diskussioner och förhandlingar om inlösen företrätt kommunen i denna fråga och har för avsikt att komma överens om ersättning och utförande.
15.3 Arla framför att för deras verksamhet gäller fastlagda bullernivåer som inte får överskridas enligt koncessionstillståndet. Om utbyggnaden av Mälarbanan i framtiden medför att denna bullernivå överskrids utan att bullret från Arla ökat vill Arla att Trafikverket bekostar de buller-reducerande åtgärderna som behövs.	15.3 Synpunkt tillgodoses inte: Buller från två olika verksamheter provas var för sig. Verksamhetsutövaren svarar för sin egen störning. Trafikverket kan inte göra utfästelser om att i framtiden utföra och bekosta buller-reducerade åtgärder för andra verksamheter än sin egen.
15.4 Arla önskar en sekundäruppgång från plattformen i Kallhäll då det skulle underlätta för Arlas personal att ta sig till arbetsplatsen. I nuläget måste personalen gå en extra omväg på en gångväg som ligger avsidet och är mörk.	15.4 Synpunkt tillgodoses delvis: Trafikverket har i järnvägsplanen möjliggjort anläggandet av en sekundärentré. Beslut och finansiering av en ny entré måste tas av SL. Trafikverket bygger en ny gång- och cykelväg väster om Slammertorpsvägen fram till pendeltågsstationen, vilket kommer att bli en ljusare och tryggare gång- och cykelväg för Arlas personal.
16. Enköpings kommun	
Avstår från att yttra sig.	
17. Jeanette Lundin	
17.1	17.1

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
Jeanette Lundin undrar varför det ska ske en fyrspårsutbyggnad och anser att järnvägen ska förbli densamma som idag. Tågtrafiken kommer ändå inte att fungera. De boende kommer att få leva i ett bygge med begränsad framkomlighet.	Antalet resenärer ökar kraftigt på både pendel- och regionaltågen. För att kunna möta en ökad efterfrågan på mer trafik har Trafikverket ett uppdrag från regeringen att bygga ut de två spåren till fyra på sträckan Tomtebodavägen - Kallhäll. Pendeltågen får då egna spår som är separerade från regional- och godstågen. Det blir kortare restider, ökad kapacitet, tätare turer och bättre punktlighet, vilket är bra inte minst för alla som arbetspendlar. Tågtrafiken kommer i huvudsak att fortsätta som vanligt under byggtiden och Trafikverket strävar självklart, så långt det är möjligt, efter att undvika störningar både för resenärer och ta hänsyn till dem som vistas och bor i den närmaste omgivningen.
18. Lennart och Lisbeth Jacobsson, Galoppvägen	
18.1 Sakägarna anser att den altandörr som ska bytas i och med att bulleråtgärder vidtas ska vara utåtgående i likhet med befintlig dörr och försedd med brytlist, bakkantssäkringar och säkerhetshandtag. Ur brandsäkerhetssynpunkt ska altandörren öppnas utåt och därmed är detta det enda acceptabla alternativet.	18.1 Synpunkt tillgodoses: Anledningen till att altandörrarna är föreslagna inåtgående är för att de har ett bättre bullerreducerande värde än utåtgående. Ur brandskyddssynpunkt så har det ingen betydelse om de är inåt- eller utåtgående. Med hänsyn till inkomna synpunkter så har Trafikverket studerat utåtgående alternativ som kan godtas som åtgärd, dock kommer bullerreduceringen för fönster och dörr att minska. Bullerdämpningen blir cirka 2 dB bättre med inåtgående altandörr.
19. Lars Bergstig, Lagmansvägen, samt 33 andra boende i Barkarby	
19.1 Lars Bergstig framför att det av planhandlingarna framgår att den nuvarande bron över järnvägen och motorvägen i Barkarby ska rivas i och med utbyggnaden av järnvägen. Lars anser att den bro som ska ersätta den nuvarande Barkarbybron också måste fungera för bil- och buss-	19.1 Trafikverket har arbetat för att en Barkarbybro som under en övergångsperiod också trafikeras med bil- och busstrafik. Järfälla kommun har dock inte godtagit denna lösning och planerar endast för gång- och cykeltrafik på Barkarbybron.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
trafik, utöver gång- och cykeltrafik, fram till dess att Veddestabron erhållit andra anslutningar till det övergripande vägnätet än de nuvarande överbelastade Enköpingsvägen/Norrviksvägen. Trafikverket kan till en mycket rimlig kostnad utföra nya Barkarbybron på ett sådant sätt att den under ett antal år kan utgöra bil- och bussförbindelse för att knyta samman Barkarbys olika delar (centrum och kyrkan) i avvaktan på att en ny trafikstruktur tar form inom Barkarby-staden.	
19.2 Lars Bergstig framför att det är av stor vikt att Trafikverket vidtar åtgärder för att mildra barriäreffekterna i Barkarby. Det finns idag en miljövänlig, trafiksäker gång- och cykelväg från Barkarby centrum under järnvägen upp till Barkarby torg och vidare till Järfälla kyrka. Denna gång- och cykelväg är till större delen helt skyddad från biltrafik och är den naturliga gångvägen från centrum till stadsdelarna Tingshusbyn och Kyrkbyn med Järfälla kyrka. Denna gångväg måste också i fortsättningen vara skyddad från biltrafik.	19.2 Synpunkt tillgodoses delvis: Gångvägen mellan Kyrkbyn och Barkarby centrum kommer att finnas kvar. Befintlig tunnel mellan järnvägen och Jaktplan i Barkarby centrum kommer att tas bort. Istället för en lång tunnel in till Jaktplan kommer tunneln att förbättras ur tillgänglighetssynpunkt, särskilt för cykeltrafiken då den förses med ramp och trappa direkt efter järnvägen. Övergångsställen planeras så att tillgängligheten till Jaktplan blir bra. Ur trygghetssynpunkt blir miljön för de gående bättre då gångsträckan i tunneln förkortas.
20. Håkan Wernvall och Lisa Dalin, Galoppvägen, m.fl.	
20.1 Sakägarna förespråkar att spårutbyggnaden sker i en tunnel under jord. Om järnvägsspåren läggs i tunnel frigörs också attraktiv mark för nya bostäder nära Jakobsbergs station. En tunnel minskar också bullret utomhus. Alternativt vill sakägarna att järnvägsspåren placeras i en kanal eller vagg, som man gjort exempelvis i Frankrike. På så sätt dämpas ljudet betydligt och huvudintrycket av stadsbilden blir inte lika "brunt" och "metalliskt".	20.1 Synpunkt tillgodoses inte: I förstudien utreddes tunnel genom Jakobsberg samt en lösning med delvis nedsänkta spår, bl.a. genom Jakobsberg. Det visade sig att en tunnelförläggning inte skulle ge någon restidsvinst samt att tunnelförläggningen var så dyr att den förmodligen skulle mer än fördubbla anläggningskostnaden för hela sträckan Barkarby – Kallhäll. Det som också försvårade tunnelförläggningen genom Jakobsberg var att klara järnvägens lutning upp till Kallhäll. Tunnelalternativet valdes därför bort redan i förstudien.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	Under arbetet med järnvägsutredningen har det konstaterats att en nedsänkning av spåren genom Jakobsberg innebär att järnvägen måste gå under jord eller i ett djupt dike hela vägen upp till Kallhäll p.g.a. lutningen på marken. En nedsänkning på hela denna sträcka skulle betyda en mycket stor kostnad. En nedsänkning av banan skulle också innebära att hela pendeltågstationen i Jakobsberg måste rivas och ersättas med en ny station. I utredningen konstaterades därför att en nedsänkning inte ger tillräcklig ljuddämpning för att motivera kostnaden med nedsänkning. Regeringen beslutade den 1 juli 2010 om tillåtlighet för utbyggnad av sträckan Barkarby – Kallhäll och att den ska ske i ytläge inom järnvägsutredningens angivna korridor.
20.2 Sakägarna säger absolut nej till ökat buller både inomhus och utomhus, både i kollektivnära områden och i andra områden i kommunen. Trafikverkets beräkningar visar på att framtida bullernivå blir högre. Enligt Järfälla kommuns miljöplan är strävan att buller i utemiljöer ska minskas. Sakägarna förespråkar att man fokuserar på att minska bullret från järnvägen med åtgärder nära banvall och spår så som spårnära skärmar och effektiva bullerdämpande skärmar. De fasadåtgärder som Trafikverkets föreslår påverkar inte utomhusbullret. I dagsläget går det inte att föra ett vanligt samtal på uteplatserna när ett tåg passerar. Bullerskärmen längs Galoppvägen och Sporrvägen får absolut inte bli högre än i dag. Det skulle innebära skymd sikt och mindre kvällssol på deras uteplatser. Undantag är dock första radhuslängan närmast järnvägen på Galoppvägen	20.2 Synpunkt tillgodoses delvis: Utökningen till fyra spår längs järnvägen innebär att trafikmängden kan öka samtidigt som den förbättrade spårgeometrin längs banan medger högre hastigheter längs banan för persontrafik. Hastighetsökningen och den ökade trafikmängden medför att den ekvivalenta ljudnivån ökar med 5 dB och den maximala ljudnivån med 1 dB i och med utbyggnaden. Ljudnivån inomhus jämfört med dagens situation kommer att förbättras för de bostäder och lokaler som får bullerskyddsåtgärder. Bullernivån kommer dock att öka för de fastigheter som klarar riktvärdena utan åtgärder. På sträckan söder om Jakobsbergs centrum samt öster om spåret i Kallhäll sänks också ljudnivån utomhus. Efter utförda fasadåtgärder kan ljudnivån inomhus komma att sänkas upp till cirka 10 dB, vilket de flesta upplever som en halvering. En ny bullerskärm byggs vid Galoppvägen. För att reducera bullret maximalt invid spåret höjs bullerskärmen med cirka 90 cm, förlängs, flyttas närmare spåren

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
(nr 1-13) där terrängen ser annorlunda ut.	och förses med ljudabsorbent. En lägre bullerskärm, som den befintliga, skulle medföra att ett stort antal fastigheter skulle få försämrade bullernivåer både inomhus och utomhus. Trafikverket bedömer att området vid Sporrvägen är speciellt utsatt då det ligger på en höjd relativt järnvägen. Utsattheten återspeglas också i inkomna synpunkter. Därför har Trafikverket också valt att revidera järnvägsplanen och kommer att uppföra en 3 m hög bullerskärm vid Sporrvägen. Höjningen förändrar inte den maximala ljudnivån, som är dimensionerande för val av åtgärder, eftersom skärmen inte dämpar ljud från de bortre spåren. Åtgärden bedöms dock sänka ljud från tågpassagera på det närmsta spåret med cirka 7 dB. Antalet passager med höga ljudnivåer kommer därmed att minska. Trafikverkets ambition är att klara gällande riktvärden, dock kommer riktvärdet 55 dB(A) utomhus inte att vara möjligt att uppfylla med tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga åtgärder. Till exempel skulle 8 m höga skärmar krävas längs Galoppvägen för att klara 55 dB(A) ekvivalentnivå på andra våningen. Trafikverket gör ett försök att ytterligare dämpa bullret vid just Galoppvägen genom att placera en spårnära skärm som avser att reducera buller från spåret längst västerut. Denna skärm byggs som ett försök och ingår därför inte i järnvägsplanen. Spårnära skärmar är fortfarande relativt obeprövade, det finns t.ex. inga beräkningsmodeller för dem i en fyrspårsmiljö. Det krävs dessutom dispens från Trafikverket centralt för att få använda dem eftersom de medför ökade arbetsmiljörisker vid underhåll av järnvägen. Effekten av den spårnära skärmen kommer att mätas och vägas mot nackdelarna för drift och underhåll.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
20.3 Sakägarna framför att det inte är hälsosamt att barn leker där bullernivån når upp till skadliga nivåer.	20.3 Ljudnivåerna från spårtrafiken kommer aldrig upp i ljudnivåer som är skadliga för barn eller vuxna. Som jämförelse kan nämnas Socialstyrelsens råd om höga ljudnivåer SOSF 2005:7. Riktvärdet för maximal ljudnivå i lokaler där barn har tillträde är angett till 97 dB(A), med kommentaren att verksamheter som är särskilt riktad till barn bör tillämpa 90 dB(A). Efter spårutbyggnad, och bullerskyddsåtgärder, förekommer inte ljudnivåer över 90 dB(A) på tomtmark.
20.4 En önskan från sakägarna är att Trafikverket får ställa krav på vilka tåg som får färdas längs spårren.	20.4 Synpunkt tillgodoses inte: Trafikverket har inte någon rätt att ställa krav på vilka tåg som får trafikera banan. Nya tåg som tas i trafik idag har krav på att de ska bullra mindre, men tyvärr finns inte dessa krav på de äldre tåg som idag trafikerar sträckan.
20.5 Sakägarna påtalar att Trafikverket vill sätta in nya fönster som bullerdämpar. Fönstren från Galoppvägen och Sporrvägen mot järnvägen ligger i sydvästläge och sommartid kan det bli extra varmt med sovrumsfönster direkt mot solsidan. Sakägarna framför att det skulle vara ohållbart att sova med stängt fönster och därför anser de att bullerdämpande fönster inte en lösning när deras fönster alltid står på glänt. Ett kompletterande ventilationsgaller är heller ingen lösning eftersom det inte dämpar ljud tillräckligt. Sakägarna uttalar dock att om det trots allt ska bytas fönster så måste de nya fönstren vara utformade så sätt att de passar in i den tidsty-piska karaktären på radhusen. Det stora vardagsrumsfönstret får t.ex. inte bli delat i två fönster. Det skulle inte vara estetiskt tilltalande och det skulle dra ner värdet på husen.	20.5 Synpunkt tillgodoses inte: I de fall där Trafikverket byter fönster kommer även en spaltventil att fräsas in i karmen, denna ventil är bullerdämpande och justerbar. För att nå tillräcklig ljuddämpning behövs ett tungt glas. Om fönstret ska kunna vara öppningsbart måste det delas för att karmen och infästning ska kunna konstrueras för att klara av fönstrets tyngd. Ett karmfast fönster kan göras med hel ruta men det blir så tungt att det inte kan bäras och monteras in på plats av hantverkarna. De karmfasta fönstren har dessutom en sämre bullerreducering än de öppningsbara. Trafikverket har samrått med Järfälla kommuns bygglovavdelning samt kultur- och miljöförvaltning angående fönsterutformning.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
20.6 Sakägarna har via samtal med Trafikverket hört att de föreslagna bullerdämpande altandörrarna är konstruerade så att de går inåt i huset och inte utåt. Ur säkerhetssynpunkt vid eventuell brand låter det här mycket riskfyllt och är dessutom mycket opraktiskt.	20.6 Synpunkt tillgodoses: Anledningen till att altandörrarna är föreslagna inåtgående är för att de har ett bättre bullerreducerande värde än utåtgående. Ur brandskyddssynpunkt så har det ingen betydelse om de är inåt- eller utåtgående. Med hänsyn till inkomna synpunkter så har Trafikverket studerat utåtgående alternativ som kan godtas som åtgärd, dock kommer bullerreduceringen för fönster och dörr att minska. Bullerdämpningen blir cirka 2 dB bättre med inåtgående altandörr.
20.7 Sakägarna säger absolut nej till att det blir en vändplats för tågen närmast fastigheterna på Galoppvägen. På samrådet på Jakobsbergs bibliotek den 26 januari 2010 samt på utställningen den 1 december 2010 visade Trafikverket en järnvägsplan med ett vändspår vid Galoppvägen. Sakägarna anser att det är både ologiskt och miljömässigt fel att få "extra buller" just vid bostäderna. Det ska varken vara uppställningsplats eller vändplats.	20.7 Synpunkt tillgodoses inte: Spåret som idag är ett uppställnings- och vändspår kommer efter utbyggnaden endast vara ett vändspår. Efter utbyggnaden kommer ingen planerad uppställning av pendeltåg att ske på vändspåret i Jakobsberg d.v.s. det kommer inte, som idag, att finnas tåg uppställda över natten. Oplanerad uppställning kan dock även efter utbyggnaden komma att ske vid t.ex. haverier. SL bedömer att det finns behov av att ha kvar möjligheten till insatståg till Jakobsberg varför det finns behov av vändspåret (SL planerar dock för att insatstågen ska vända i Kallhäll). Dessutom måste en väl trafikerad sträcka ha många vändmöjligheter för att minska störningar p.g.a. av tågfel. För att vändande tåg inte ska blockera trafiken måste de snabbt komma in på vändspåret efter att ha lämnat plattform och samma sak gäller då tåg lämnar vändspåret ska de snabbt nå plattformen. Därför måste vändspåret vara placerat i anslutning till plattformen. Eftersom det är norrgående trafik som ska vändas finns inte möjligheten att lägga vändspåret söder om plattformen eftersom tåg inte får backa på trafikerad linje.
20.8 Sakägarna saknar svar på frågan vad som hän-	20.8 Absoluta gränsvärden finns för elektromagnetiska

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
der om bullret (inomhus och utomhus) överstiger gränsvärdena när spårbygganden är klar. Samma fråga gäller även om gränsvärdena för elektromagnetisk strålning överskrids när bygget är klart.	fält, men för buller finns riktvärden. Trafikverket kommer genom stickprov att följa upp de bulleråtgärder som görs inom projektet. Om sakägarna ändå skulle uppleva en störning ska de i första hand vända sig till Trafikverket som utreder och bedömer åtgärdsbehovet. I slutänden är kommunen tillsynsmyndighet och kan ålägga verksamhetsutövare, i det här fallet Trafikverket att vidta åtgärder för att avhjälpa problemet. Åtgärderna ska dock vara rimliga i förhållande till problemet. Se 20.11 för svar på elektromagnetiska fält.
20.9 Sakägarna förespråkar att banvallen görs om för att minska vibrationerna från tågen. Markvibrationer som fortplantar sig till fastigheter invid dagens järnvägsspår har ökat markant de senaste åren.	20.9 Synpunkt tillgodoses delvis: Banvallen får en ny styvare konstruktion vilket ger större motstånd mot vibrationer, dock görs inga särskilda åtgärder mot vibrationer eftersom vibrationsmätningarna visar nivåer under riktvärdet för miljö kvalitet.
20.10 Sakägarna är oroliga för de små partiklar som järnvägen släpper ut. De vill att Trafikverket tittar närmare på hälsoaspekterna när det gäller både inomhusmiljö och utomhusmiljö. Det är många, även barn som sover med öppet fönster ut mot järnvägen. Inga gränsvärden får överskridas.	20.10 Synpunkt tillgodoses: De partiklar som sprids från järnvägen är långt under den norm för luftkvalitet, 50 mikrogram per kubikmeter, som finns för att skydda människors hälsa. En studie från 2006 av järnvägs miljöer ovan mark i Linköping, Eslöv, Stockholm C och Lund visade att dygnsmedelvärdet av inandningsbara partiklar varierade mellan 19 och 25 mikrogram per kubikmeter.
20.11 Gränsvärdena för de elektromagnetiska fält som bildas kring spår och järnväg får inte överskridas. Gäller både boendemiljö och arbetsmiljö i kringliggande bebyggelse.	20.11 Synpunkt tillgodoses: Trafikverkets ambition är att Järfälla kommuns vägledande nivå för bostäder, årsmedelvärde 0,2 μT, ska kunna innehållas cirka 20 meter ut från järnvägen. Socialstyrelsen publicerade i juni 2001 ett meddelande om sambandet mellan exponering av elektromagnetiska fält från kraftledningar och vissa andra elinstallationer och ökad risk för leukemi hos befolkningen. Socialstyrelsens slutsats var att det inte finns någon risk för ökning av sjukdom under 0,4 μT.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	För att minska de elektromagnetiska fälten vidtar Trafikverket åtgärder inom järnvägsanläggningen t.ex. genom att placera sugtransformatorer var 4:e kilometer och genom att matningskablar placeras invid spår. Trafikverket bedömer att det inte finns någon risk att gränsvärdena överskrids längs den planerade sträckan.
20.12 Sakägarna önskar förbättrad säkerhet i området kring järnvägen. Det ska vara omöjligt för barn att ta sig in på spårområdet. Ett bullerskydd får inte bli klätterplank.	20.12 Synpunkt tillgodoses: Vid upprättande av bygghandlingar säkerställer Trafikverket att bullerskärmar blir svårforcerade och svåra att klättra på. Bullerskärmen höjs också något vilket försvårar möjligheten att ta sig in på spårområdet. Där bullerskärmar inte placeras sätts stängsel eller staket upp.
20.13 Idag är Jakobsbergs station beroende av en gångtunnel. Sakägarna framför att fler hissar behövs i Jakobsberg. Många gamla med rullator och föräldrar med barnvagn är idag helt utelämnade till att två hissar ska fungera, vilket de inte gör. Sakägarna har sett flera exempel på människor som fått vända i gångtunneln när de varit på väg från den västra till den östra delen av Jakobsberg.	20.13 Hissarna i ändarna av gångtunneln ägs och drivs av Järfälla kommun. Hissarna till plattformen ägs och drivs av SL. Trafikverket påverkar inte Jakobsbergs station eller dess funktion i och med fyrspårsutbyggnaden. Tillgängligheten mellan stadsdelarna kommer dock att förbättras i och med den nya gång- och cykeltunneln som Trafikverket bygger söder om plattformen mellan Ynglingavägens kurva och Järfällavägen. Ramperna kommer att uppfylla kraven på god tillgänglighet (rampernas lutning max 5 %).
21. Stena Fastigheter Stockholm AB, Jakobsberg 2:1164	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
21.1 Sakägaren meddelar att de motsätter sig järnvägsplanen med invändningen att de ännu inte erhållit avtal gällande åtgärder för att säkra buller och vibrationer.	21.1 Trafikverket skickade förslag till avtal om bulleråtgärder till sakägaren vecka 2, 2011. Banvallen får en ny styvare konstruktion som ger större motstånd mot vibrationer. Trafikverket utför inga ytterligare åtgärder mot vibrationer. Enligt järn-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	vägsplanens vibrationsutredning förekommer det inga höga vibrationsnivåer i södra Jakobsberg.
21.2 Sakägaren är positiv till att Trafikverket vill nyttja del av fastigheten för etablering under förutsättning att de är överens om utformning och hyra.	21.2 Avtal om nyttjanderätt är under upprättande och förslag på avtal skickades över till sakägaren vecka 3, 2011.
22. Rickard Andersson och Katarina Eklund, Sporrvägen	
22.1 Sakägarna anser inte att Trafikverket ställer tillräckligt höga krav på sig själva inom miljö, hälsa och tillgänglighet. Trafikverket har tvärtom genom hela projektet sänkt ambitionsnivån och redogjort slutresultatet för sakägarna på ett bedrägligt sätt. Sakägarna kan heller inte ta ställning till nuvarande åtgärdsnivåer då de fortfarande inte blivit informerade om vilka åtgärder och resultat man planerar. Sakägarna anser att projektet genomsyras av en märklig ekonomisk diskussion där man utan att vilja redogöra för vilka de ekonomiska ramarna är, kan hävda att man vet vad som är ekonomiskt rimligt.	22.1 Trafikverket följer gällande lagstiftning vid planering av Mälarbanan. I järnvägsplanens planbeskrivning kapitel 6, Skadeförebyggande åtgärder, redovisas de åtgärder som Trafikverket vidtar i och med utbyggnaden. Förslag på bulleråtgärder och vilka fastigheter som berörs av dessa framgår av järnvägsplanens Bilaga 11. Trafikverket har talat med sakägarna under utställningen. Trafikverket har även kontaktat sakägarna via telefon och diskuterat fasadåtgärder. Trafikverket gör alla de åtgärder som med hänsyn till stads- och landskapsbilden är tekniskt möjliga för att klara riktvärden för väsentlig ombyggnad. Den enda ytterligare åtgärd som teoretiskt sett skulle kunna utföras för att uppfylla alla riktvärden är en fullständig inbyggnad av banan med en glaskupol. Detta har projektet avfärdat tidigt, och därför inte studerat i detalj, då de negativa konsekvenserna i form av kostnader för anläggande och drift, intrång på enskild mark och påverkan på stadsbilden och barriäreffekten så starkt överväger de positiva. Vidare uppstår säkerhetsproblem då gällande krav på godstågstransporter i tunnel inte medger att gods får passera inbyggda stationer. En sådan inbyggnad skulle heller inte

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	rymmas inom korridoren på alla avsnitt.
22.2 Sakägarna framför att de kommentarer som Trafikverket haft på deras tidigare synpunkter tyvärr inte kan bemötas då Trafikverkets nuvarande arbetsform inte ger utrymme för att kommentera kommentarer. De hävdar att flera hänvisningar och påståenden i Trafikverkets kommentarer är felaktiga.	22.2 Det går bra att bemöta Trafikverkets kommentarer i samrådsredogörelsen, antingen genom yttrande över utställningen eller i ett särskilt brev eller vid ett möte.
22.3 Sakägarna framför att projektet kommer enligt förslaget att pågå i 5 år, 25 m från sakägarnas fönster och endast ett par meter utanför deras tomt utan att de kompenseras. De antas stå ut med ökat buller, intrång och förfulande av området under denna period.	22.3 Den totala byggtiden av hela sträckan Barkarby – Kallhäll är beräknad till fem år samt ett år för återställande av mark som nyttjas. Just invid sakägarnas fastighet planeras utbyggnaden av de två närmsta spåren att ta cirka 1-2 år beroende på hur entreprenören planerar sitt arbete. De två bortre spåren kommer att byggas under den tid de andra två spåren trafikeras vilket antas ta ytterligare 1-2 år. Trafikverket ställer krav på entreprenören i den miljöplan som tas fram, t.ex. hur entreprenören ska utföra arbetet för att minimera påverkan på omgivningen. Trafikverket kommer att ha en tät och nära dialog med de boende invid byggarbetsplatserna och i god tid informera om hur arbetena kommer att bedrivas. Trafikverket strävar efter att i första hand, i dialog med den som är påverkad, söka minimera olägenheter. Om t.ex. boendemiljön blir kraftigt påverkad kan Trafikverket erbjuda annat boende eller tillfällig vistelse på annat ställe.
22.4 Sakägarna framför att deras krav på åtgärder gäller i lika hög grad utomhus som inomhus. De kan inte acceptera en lösning där man inte vid-	22.4 I de fall en fastighet har en alternativ eller möjlighet till alternativ uteplats i skyddat läge, där den maximala ljudnivån understiger 70 dB(A) på fas-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
tar samtliga möjliga åtgärder för att så långt som möjligt åtgärda de buller och vibrationsproblem som upplevs. Flera åtgärder förkastas då man inte anser att de har tillräckligt stor effekt, trots att de tillsammans skulle ha en märkbar påverkan.	tigheten hänvisas fastighetsägaren att använda denna i enlighet med riktlinjerna. I de fall detta inte är möjligt kommer Trafikverket att presentera ett åtgärdsförslag som sedan diskuteras med fastighetsägaren. Trafikverket kan exempelvis föreslå lokala skärmar om de kan ge positiv effekt. I de fall uteplatsen ligger vinkelrät mot järnvägen ger en lokal skärm mycket liten effekt. De åtgärder mot buller som föreslagits i Jakobsberg men som avfärdats är spårnära skärmar, rälsdämpning och avsevärt högre bullerskärmar. Spårnära skärmar kommer dock att utföras som försök längs Galoppvägen och fram till Sporrvägen 11, där vi har indikationer på att skärmen kan ha effekt. Den spårnära skärmens förmodade dämpning räcker inte för att en liten höjning av den konventionella skärmen ska vara tillräcklig. Det skulle i alla fall krävas en tekniskt omöjligt hög skärm för att klara av 55 dB(A) ute. Rälsdämpning är en obeprövad metod som använts på prov men visat sig ge mycket begränsad effekt vid längre tids användning. I vissa fall har man erhållit negativa effekter.
22.5 Sakägarna framför att de fortfarande inte fått någon hållbar förklaring till varför spåret inte skulle kunna sänkas 1-2 meter på norra sidan av Jakobsberg förutom att det valts bort. Vallen är hög och en lägre nivå skulle möjliggöra skärmar betydligt högre över tågen, vilket skulle minska den visuella effekten och ge mer ljus å tomterna. Lutningsargumentet kan knappast gälla för enstaka meter över en flera kilometer lång sträcka.	22.5 I förstudien utreddes tunnel genom Jakobsberg samt en lösning med delvis nedsänkta spår, bl.a. genom Jakobsberg. Det visade sig att en tunnelförläggning inte skulle ge någon restidsvinst samt att tunnelförläggningen var så dyr att den förmodligen skulle mer än fördubbla anläggningskostnaden för hela sträckan Barkarby – Kallhäll. Det som också försvårade tunnelförläggningen genom Jakobsberg var att klara järnvägens lutning upp till Kallhäll. Tunnelalternativet valdes därför bort redan i förstudien. Under arbetet med järnvägsutredningen

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	har det konstaterats att en nedsänkning av spårren genom Jakobsberg innebär att järnvägen måste gå under jord eller i ett djupt dike hela vägen upp till Kallhäll p.g.a. lutningen på marken. En nedsänkning på hela denna sträcka skulle betyda en mycket stor kostnad. En nedsänkning av banan skulle också innebära att hela pendeltågstationen i Jakobsberg måste rivas och ersättas med en ny station. I utredningen konstaterades därför att en nedsänkning inte ger tillräcklig ljuddämpning för att motivera kostnaden med nedsänkning. Regeringen beslutade den 1 juli 2010 om tillåtlighet för utbyggnad av sträckan Barkarby – Kallhäll och att den ska ske i ytläge inom järnvägsutredningens angivna korridor.
22.6 Sakägaren framför att friluftspassagen blev för smal och bör breddas till 250 meter. Passagen bör även flyttas närmare Jakobsberg alternativt att två byggs.	22.6 Synpunkt tillgodoses inte: Friluftspassagens syfte handlar i huvudsak om landskapsanpassning, att minska den visuella barriären i bergsskärningen, att vara en passage för människor, att förbättra entrén till Görvalns naturreservat samt att dessutom fungera som viltpassage. Alla dessa syften uppnås med redovisad utformning. Föreslagen bredd och längd ligger inom ramarna för begreppet ekodukt. Trafikverket har minskat bredden på friluftspassagen utifrån tidigare förslag redovisat på samrådet 11 jan – 8 feb 2010. Orsaken har varit att ge passagen en gestaltning där betongkonstruktionen bättre ansluter till intilliggande terräng. Det finns även tekniska och säkerhetsmässiga aspekter som begränsar möjligheten att bredda norrut. Därför finner Projekt Mälarbanan att lösningen är optimal och att det inte är kostnadsmässigt motiverbart med en breddning i förhållande till den nytta den ökade bredden utgör. Placering av friluftspassagen längre söderut har

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	studerats tidigt i processen och Trafikverket konstaterade att en placering av passagen på den låglänta marken mellan Jakobsberg och Kallhäll skulle medföra stora konsekvenser för naturen i form av ett betydande intrång i naturmiljön samt ett stort intrång i naturreservatet. Läget på fri-luftspassagen i järnvägsplanen påverkar inte om-givande mark negativt då den har till syfte att läka ihop bergskärningen.
23. Barkarby Skälby Socialdemokratiska fö-rening	
23.1 Föreningen framför att den bilburna kontakten kommer att brytas då den gamla bron vid Skäl-byvägen rivs. Den nya bron beräknas först vara klar 2013. Detta kan inte accepteras utan före-ningen kräver att Trafikverket i samråd med Järfälla kommun löser detta så att det inte finns risk att det blir en bruten bil/busskontakt under flera år. Det lämpligaste sättet är att den nya Barkarbybron byggs för att kunna ta privatbilar och bussar under en övergångstid fram till att Veddestabron står klar.	23.1 Trafikverket har arbetat för att en Barkarbybro som under en övergångsperiod också trafikeras med bil- och busstrafik. Järfälla kommun har dock inte godtagit denna lösning och planerar endast för gång- och cykeltrafik på Barkarbybron.
23.2 Föreningen påpekar att det i utställningsmateri-alet framgår att befintlig gångtunnel i Barkarby förlängs åt väster och förses med cykelramp. Men egentligen förkortas tunneln då den västra delen av tunneln som går fram till Jaktplan stängs av. Därmed försämras kontakterna med nuvarande Barkarby centrum och Jaktplan.	23.2 Befintlig tunnel mellan järnvägen och Jaktplan i Barkarby kommer att tas bort. Men den järn-vägsbro som går över tunneln idag kommer att förlängas något västerut för att bära de nya spå-ren samt gång- och cykelvägen längs järnvägen. Istället för en lång tunnel in till Jaktplan kommer tunneln att förkortas och förbättras ur tillgänglig-hetssynpunkt, särskilt för cykeltrafiken då den förses med ramp och trappa direkt efter järnvä-gen. Övergångsställen planeras så att tillgänglig-heten till Jaktplan blir bra. Ur trygghetssynpunkt blir miljön för de gående bättre i och med att gångsträckan i tunneln förkortas.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
24. Basma Kassim och Naweed Rashid	
24.1 Sakägarna vill att dörrarna till deras altan ska öppnas utåt och inte inåt p.g.a. brandsäkerhet.	24.1 Synpunkt tillgodoses: Anledningen till att altandörrarna är föreslagna inåtgående är för att de har ett bättre bullerreducerande värde än utåtgående. Ur brandskyddssynpunkt så har det ingen betydelse om de är inåt- eller utåtgående. Med hänsyn till inkomna synpunkter så har Trafikverket studerat utåtgående alternativ som kan godtas som åtgärd, dock kommer bullerreduceringen för fönster och dörr att minska. Bullerdämpningen blir cirka 2 dB bättre med inåtgående altandörr.
24.2 Sakägarna framför att Trafikverket måste tänka på ventilationen i husen då Trafikverket sätter in tätare fönster.	24.2 Synpunkt tillgodoses: I de fall där det blir byte av fönster kommer även en spaltventil fräsas in i karmen, denna ventil är bullerdämpande och justerbar.
24.3 Sakägarna vill ha nya ljud- och vibrationsdämpande fönster i sin inglasade uteplats, vilken de använder året om.	24.3 Synpunkt tillgodoses inte: Enligt Boverkets Allmänna Råd 2008:1 Buller i planeringen anser Boverket att: "Helt inglasad balkong eller uteplats erbjuder inte utevistelse och bör därför inte accepteras som metod för att uppnå dessa allmänna råd." Trafikverkets riktlinjer följer samma princip varför inga åtgärder vidtas på inglasade balkonger eller uteplatser.
24.4 Sakägarna framför att tågen låter väldigt mycket vilket Trafikverket ska ha i åtanke vid val av fönster. Under vintern och sommaren vill sakägarna helst undvika att öppna fönstren p.g.a. buller och de önskar därför att Trafikverket installerar en värmepump för att vädra i huset.	24.4 Synpunkt tillgodoses delvis: Trafikverket avser att klara en god inomhusnivå med stängda fönster. Öppnar man fönstren mot järnvägen så kommer det låta mer invändigt. Trafikverket kommer inte installera värmepumpar i husen. I de fall där Trafikverket byter fönster kommer även en spaltventil att fräsas in i karmen, denna ventil är bullerdämpande och justerbar.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
25. Blicon Förvaltning AB, Slöjdvägen	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
25.1 Sakägaren förstår att Trafikverket har svårt att klara dagens miljökrav med gällande detaljplan. Dock anser sakägaren att det kommer att göras inskränkningar i byggrätten i den nya detaljplanen och sakägaren förutsätter att Trafikverket ersätter detta. Trafikverket gjorde ett värdeutlåtande avseende fastigheten Jakobsberg 2:305 daterad 2010-08-12 och sakägaren antar att detta utlåtande ligger till grund för hur Trafikverket kommer att ersätta för inskränkningarna i markanvändningen.	25.1 Synpunkt tillgodoses inte: För att ersättning ska utgå till fastighetsägare vid ändrad detaljplan krävs att ändringen sker innan genomförandetiden gått ut. Genomförandetiden för aktuell detaljplan för Slöjdvägen har gått ut och därmed är kriteriet för ersättning enligt Plan- och bygglagen inte uppfyllt. I 14 kap 5 § Plan- och bygglagen står det "Om en detaljplan ändras eller upphävs före genomförandetidens utgång, har ägaren av en fastighet och innehavare av särskild rätt till fastigheten rätt till ersättning av kommunen för den skada de lider." Motsatsvis finns alltså inte rätt till ersättning om genomförandetiden löpt ut. För att åstadkomma en bra boendemiljö och uppnå riktvärdena för buller och vibrationer för de fåtal fastigheter på Slöjdvägen intill järnvägen som idag används för boende skulle krävas mycket omfattande och kostsamma åtgärder. Trafikverket har kommit till slutsatsen att, kostnaden för åtgärder i form av stabilisering av bankroppen i kombination med det faktum att inga garantier kan ges om ett lyckat resultat, inte motiverar denna typ av åtgärd. Trafikverket inser att sakägaren anser att det är ett stort ingrepp i valfriheten att inte längre kunna erhålla bygglov för bostadsändamål. Trafikverket har därför valt att erbjuda köp av fastigheter till det högsta marknadsvärdet med befintliga planförhållanden samt ersättning för eventuella andra kostnader/ekonomisk förlust som direkt beror på att fastighetsägaren väljer att sälja sin fastighet till Trafikverket t ex flyttkostnader. Den drabbade fastighetsägaren bör därmed kunna hitta ett alternativt boende utan att göra en ekonomisk förlust.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	Värdeutlåtande kommer att ligga till grund för ett eventuellt köp av hela fastigheten.
26. Brandkåren Attunda	
26.1 Brandkåren Attunda läser i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) att "oacceptabel risknivå endast är i järnvägens omedelbara närhet, d.v.s. på avstånd mindre än 10 meter från närmaste spårkant". Brandkåren noterar också att Trafikverket valt bort riskreducerande åtgärder mot urspårning inom 30 meter från spårkant. Brandkåren Attunda ser inte att detta överensstämmer med PM Riskreducerande åtgärder - driftskedet som MKBn hänvisar till. PM:et har identifierat konfliktområden mellan befintliga byggnader och järnvägsspåret. Framförallt är Jakobsbergs centrum påverkat. Brandkåren Attunda anser att de rekommendationer som beskrivs i PM Riskreducerande åtgärder - driftskedet bör arbetas in i planbestämmelserna för Mälarbanan, Barkarby - Kallhäll.	26.1 Synpunkt tillgodoses: Då befintlig järnväg utökas och det är befintlig bebyggelse som ligger inom område där åtgärder bör övervägas så har Trafikverket tillsammans med Järfälla kommun bestämt att vidta åtgärden skyddsräll för att minimera risken för urspårning. I och med att denna åtgärd förs in i järnvägsplanen bedöms den befintliga bebyggelsen kunna ligga kvar enligt detaljplan. Vid kommande detaljplaneläggning invid järnvägen bör Järfälla kommun ta hänsyn till dessa avstånd vid planering av ny bebyggelse. Trafikverket väljer att anlägga skyddsräll på de två yttersta spåren vid Katolska kyrkan, norra industriområdet i Jakobsberg samt vid Slöjdvägen d.v.s. spår U1 km 18+010 – 19+000 samt spår N1 km 17+740 - 18+160. Åtgärd med skyddsräll vidtas för att befintlig bebyggelse ska kunna ligga kvar. Trafikverket väljer att anlägga skyddsräll då det är en vedertagen metod inom Trafikverket för att förebygga urspårning vid t.ex. broar och tunnlar. Åtgärden bedöms också vara samhällsekonomiskt fördelaktig i jämförelse med kostnaden för att förändra befintligbebyggelse invid järnvägen. Länsstyrelsen i Stockholms län och Brandkåren Attunda påtalar även otydlighet i miljökonsekvensbeskrivningens text avseende oacceptabel och förhöjd risknivå. Trafikverket reviderar texten i MKB med avseende på otydlighet.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
27. Svensk Emballageteknik AB (Jakobsberg 22:17) och Forsmark Invest AB (Jakobsberg 22:3) via ombud Daniel Edström	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
27.1 Sakägarna framför att utbyggnad av samhällsnyttiga funktioner inte ska ske då olägenheterna överväger de fördelar som kan uppnås eller då olägenheterna kan minskas genom val av annat alternativ.	27.1 Mälarbanan är ett riksintresse och regeringen har gett tillåtelse till att bygga ut järnvägen till fyra spår. I och med detta har en avvägning gjorts att fördelarna med utbyggnaden överväger de intrång som följer.
27.2 Sakägarna motsätter sig en breddning av spårområdet. Fastigheten Jakobsberg 22:17 är idag maximalt utnyttjad och markintrånget innebär därmed att värdefull mark förloras och del av byggnad måste rivas. Möjligheterna för åtkomst på fastigheten kommer också att minska. Intrånget på fastigheten Jakobsberg 22:3 kommer att ställa till stora problem för verksamheterna på fastigheten då hyresgästerna nyttjar all mark och kan inte avvara någon. Sakägarna kan komma att förlora hyresgästerna och i och med det förlora hyresintäkterna. Även om Trafikverket kommer att ersätta fastighetsägarna kommer det inte enligt fastighetsägarnas uppfattning att försätta dem i samma situation som innan utbyggnaden.	27.2 Trafikverket och sakägarna har träffats efter lämnat yttrande och diskuterat lösningar på problemen. Trafikverket önskar att upprätta avtal för båda fastigheterna som hanterar ersättningsfrågor och eventuella åtgärder. Trafikverket avser att ersätta fastighetsägaren med den marknadsvärdeminskning som uppstår samt eventuell övrig skada för att fastighetsägarna ska gå skadelösa. Trafikverket anlitar en oberoende värderare som värderat intrånget och skadan. Detta värdeutlåtande har sakägarna tagit del av.
27.3 Sakägarna framför att det torde vara enklare och bättre att lösa in mark som tillhör villafastigheterna och därmed bygga ut järnvägen åt öster. Detta skulle leda till mindre olägenheter såväl för näringslivet i Järfälla kommun som för alla sammantaget.	27.3 Synpunkt tillgodoses inte: Trafikverket valde att förlägga de två spåren väster om de befintliga av flera skäl, bl.a. p.g.a. spärgeometri men den främsta anledningen är att det redan i ett tidigt skede stod klart att de andra alternativen – ett spår på vardera sidan om befintliga eller två nya spår till väster om de befintliga – hade drabbat många fler fastighetsägare och boende. De boende öster om spåret hade

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	fått en sämre buller- och vibrationssituation samt andra negativa miljökonsekvenser som följd. Även intrång på tomtmark hade behövt ske. Då det enligt planalternativet är svårt att klara gällande riktvärden för buller skulle en förläggning av spåren öster om befintliga spår avsevärt försämra bulleråtgärdernas reducerande effekt.
28. Creciente AB, Kent Nilsson, Jakobsberg 22:13	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
28.1 Sakägaren framför att som ägare till fastigheten Jakobsberg 22:13 vill de reservera sig för planerat intrång på fastigheten då det inte är klart vilka konsekvenserna blir för nuvarande hyresgäster samt om fastigheten får försämrat användningsområde i framtiden. Sakägaren framför dock att de har positiva kontakter med Trafikverkets avtalshandläggare och de ser fram emot att finna en lösning som blir bra för båda parter.	28.1 Intrången medför att avståndet mellan byggnad och ny fastighetsgräns minskas avsevärt. Trafikverket utreder hur intrånget kommer att påverka användningen av fastigheten nu och i framtiden. Trafikverket avser att kompensera fastighetens förändrade marknadsvärde genom ersättning.
29. E.ON Elnät Sverige AB	
Inga synpunkter.	
30. Fastighets AB V-verket genom AB Sagax via ombud Torbjörn Johansson, Jakobsberg 22:14	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
30.1 Sakägaren framför att planförslaget innebär att fastigheten förlorar sina p-platser som är förlagda mot järnvägen på grund av markintrång. Hyresgästen nyttjar alla andra fria ytor och därmed är det inte möjligt att återskapa de förlorade p-platserna. Trafikverket har inte anvisat en enda p-plats som kompenserar bortfallet av dessa p-platser.	30.1 Trafikverket bedömer inte att intrånget är sådant att det motiverar inlösen. Tillfälligtvis kommer ett stort antal parkeringsplatser att behöva tas i anspråk. Byggnaden kommer inte att påverkas genom vare sig tillfälligt eller permanent intrång. Trafikverket undersöker möjligheten att på angränsande fastigheter kompensera för en del av de parkeringsplatser som tas i anspråk tillfälligt.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
Sakägaren noterar att Trafikverket skrivit fel i samrådsredogörelsen där Trafikverket påstår att de fört en dialog med fastighetsägaren och att kravet på inlösen är ett missförstånd. Någon dialog med Trafikverket har inte förts men vid ett sammanträde har sakägaren framfört att om Trafikverket ersätter med nya p-platser så frånfaller sakägarens krav på inlösen.	Tillfälligt och permanent ianspråktagande av parkeringsplatser kan medföra att pågående verksamhet måste omdisponera användningen av ytorna inom fastigheten vilket föranleder en intrångsersättning och eventuellt ersättning för annan skada. Trafikverket har beställt en intrångsvärdering för att utreda vad som påverkar fastighetens värde och vad som är ersättningsgill skada. Trafikverket avser att återuppta dialogen med fastighetsägaren så snart värderingen är utförd.
30.2 Den prickade zonen i detaljplanen har sedan samråd begränsats i utställningsmaterialet till att endast ligga vid husliv men det finns inga skyddsåtgärder som redovisats i den utställda järnvägsplanen som motiverar till denna begränsning. De faktiska förhållandena torde vara desamma i samrådsförslaget och i det utställda förslaget och därmed är det olämpligt att ha kvar den befintliga byggnaden så nära järnvägen.	30.2 Trafikverket och Järfälla kommun hade inför samrådet inte hunnit utreda vilka byggnader som behövde rivas eller byggas om längs järnvägen. Vi valde därför att redovisa maximal utbredning av prickmarken vid samrådet. Efter inkomna synpunkter under utställningen samt samråd med Länsstyrelsen och Brandkåren Attunda väljer Trafikverket att anlägga skyddsräll i norra industriområdet i Jakobsberg för att minska risken för urspärning. Skyddsrällen anläggs på det yttersta spåret d.v.s. spår U1 längs sträckan km 18+010 – 19+000. Åtgärd med skyddsräll vidtas för att befintlig bebyggelse ska kunna ligga kvar. Trafikverket vidtar denna åtgärd då det är en vedertagen metod inom Trafikverket för att förebygga urspärning vid t.ex. broar och tunnlar. Åtgärden bedöms också vara samhällsekonomiskt fördelaktig i jämförelse med kostnaden för att förändra befintlig bebyggelse invid järnvägen.
30.3 Sakägaren framför att ett bullerplank ska placeras invid ny fastighetsgräns vilket innebär att planket hamnar 4 m ovanför angränsande tomtmark cirka 10 m från husfasaden. Längs den östra fasaden finns fönster som kommer att få utsikt mot planket och ljusinsläppet torde bli	30.3 En hög skärm behöver inte innebära att ljusinsläppet försämras även om avståndet mellan skärm och byggnad upplevs som kort, däremot kan utsikten försämras. Trafikverket bedömer att fastigheten fortsatt är lämplig för sitt ändamål.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
försämrat vilket innebär att lokalerna knappast blir lämpliga för sitt ändamål.	
30.4 Sakägaren anser att järnvägsområdet inte är tillräckligt brett med hänsyn till erforderligt höga bullerplank, vilket gör att järnvägsområdet bör utvidgas.	30.4 Synpunkt tillgodoses inte: En stödmur placeras mellan järnväg och industrifastigheten för att fånga upp nivåskillnaderna. Järnvägsområdet behöver inte utvidgas i och med denna åtgärd. Stödmurens höjd blir cirka 2 m och på denna placeras en skärm på 2 m.
30.5 Sakägaren påpekar att det inlagda nyttjanderättsområdet innebär att all mark invid byggnadens östra fasad ianspråk tas ända till husliv vilket torde innebära att lokalernas fönster inte kan fungera för avsett ändamål och att lokalerna inte går att nyttja.	30.5 Området för tillfälligt nyttjande sträcker sig mycket riktigt intill fasadliv. Detta område behöver nyttjas under byggtiden för att bl.a. anlägga järnvägens stödmur. Området kommer att nyttjas under 1-2 år för att sedan återställas enligt dagens standard. Nyttjanderättsområdet kommer inte att utnyttjas på ett sådant sätt att uppställning av redskap, bodar eller dylikt placeras dikt an en fönsterförsedd fasad. Planerad användning ska ske med hänsyn till angränsande verksamhet.
30.6 Sakägaren påpekar att järnvägsplanen brister i att redovisa alternativa spårförläggningar vad gäller järnvägsutredningen 2008 d.v.s. två spår öster eller ett spår på vardera sidan om befintligt spår.	30.6 Trafikverket valde att förlägga de två spåren väster om de befintliga spåren av flera skäl, bl.a. p.g.a. spårgeometri men den främsta anledningen är att det redan i ett tidigt skede stod klart att de andra alternativen – ett spår på vardera sidan om befintliga eller två nya spåren till väster om de befintliga – hade drabbat många fler fastighetsägare och boende. De boende öster om spåret hade fått en sämre buller- och vibrationssituation samt andra negativa miljökonsekvenser som följd. Även intrång på tomtmark hade behövt ske. Då det enligt planalternativet är svårt att klara gällande riktvärden för buller skulle en förläggning av spåren öster om befintliga spår avsevärt försämla bulleråtgärdernas reducerande effekt.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
31. Fastighetsföreningen Ekedal	
31.1 Föreningen förtydligar att järnvägen inte får närma sig tomterna ytterligare, varken under byggnationen eller efter.	31.1 Synpunkt tillgodoses: Fastighetsgränsen för järnvägsområdet är densamma som visats under samrådet vilket innebär att järnvägen inte närmar sig tomterna vid Galoppvägen, Ekedalsvägen och Slöjdvägen jämfört med dagens läge. Vid Sporrvägen medför dock ny slänt för järnvägen ett mindre intrång på kommunal mark. För att kunna anlägga järnvägen och den nya bullerskärmen behövs åtkomst till järnvägsområdet samt utrymme att utföra arbetet på och därför behöver Trafikverket tillfälligt nyttja den kommunala marken mellan tomterna och järnvägen. Omfattningen av det tillfälliga nyttjandet är detsamma som visades under samrådet 11 jan – 8 feb 2010.
31.2 Föreningen anser att Trafikverket särskilt måste beakta de många barnfamiljernas och deras barns intressen i området. Det gäller lekytor, säkerhetsfrågor så som stängsel, bullerskärmar och utsatthet för buller och vibrationer.	31.2 Synpunkt tillgodoses: Trafikverket planerar att hela sträckan ska förses med stängsel där inte staket eller skärmar sätts upp. Vid upprättandet av bygghandlingar säkerställer Trafikverket att bullerskärmar blir svårforcerade och svåra att klättra på. Ljudnivåerna från spårtrafiken kommer aldrig upp i ljudnivåer som är skadliga för barn eller vuxna. Som jämförelse kan nämnas Socialstyrelsens råd om höga ljudnivåer SOSF 2005:7. Riktvärdet för maximal ljudnivå i lokaler där barn har tillträde är angett till 97 dB(A), med kommentaren att verksamheter som är särskilt riktad till barn bör tillämpa 90 dB(A). Efter spårutbyggnad, och bullerskyddsåtgärder, förekommer inte ljudnivåer över 90 dB(A) på tomtmark.
31.3 Många i området anser att vibrationer är högst påtagliga och mycket störande. Trots detta hävdar Trafikverket att dom är låga. De boendes	31.3 Vid ombyggnad av järnvägen gäller nya lägre riktvärden för vibrationer. Trafikverkets möjligheter att vidta vibrationsreducerande åtgärder är

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
upplevelser motbevisar de begränsande undersökningarna Trafikverket gjort i området.	begränsat till områden där riktvärden överskrids (riktvärde för miljö kvalitet). Vibrationer från dagens spåranläggning är uppmätta i ett stort antal hus i norra Jakobsberg, 3 hus på Sporrvägen, 5 hus på Galoppvägen samt 2 hus på Ekedalsvägen. På Galoppvägen 41, som har högst nivåer av dessa, så överskrider de uppmätta vibrationsnivåerna inte den nivå då åtgärd bör övervägas. Nivåerna ligger under riktvärdena för miljö kvalitet. Det finns heller inga farhågor att vibrationerna ska bli större efter ombyggnad eftersom banvalsen får en ny styvare konstruktion, vilket ger större motstånd mot vibrationer. Dock kommer antalet störningstillfällen att öka p.g.a. ökad trafik. Det finns inga enkla bra metoder för att dämpa vibrationer, där man kan vara säker på att det ger tillräcklig effekt. Trafikverket har förståelse för att de störningarna som uppstår av järnvägen kan uppfattas som påtagliga då både buller och vibrationer sammanvägs. Sammantaget tror dock Trafikverket att efter utbyggnaden kommer de boende att uppleva en förbättring då inomhusbullret minskar i och med fasadåtgärder samt att den nya bankroppen blir stabilare.
31.4 Trafikverket måste ta de boendes synpunkter på utomhusbuller på allvar. Det är inte förenligt med framtida miljömål att acceptera ökade bullernivåer utan att tydligt presentera vad för kostnader det skulle innebära att skapa en bättre utomhusmiljö i området.	31.4 Riktvärdena för buller är inte bindande på samma sätt som ett gränsvärde. Trafikverket är ålagd att med hänsyn till vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat vidta alla åtgärder för att nå riktvärden för väsentlig ombyggnad. Då ljudnivåerna överskrider riktvärdena bör åtgärder som reducerar sömnstörningar prioriteras. Målet är att i första hand uppnå en inomhusnivå på maximalt 45 dB(A) och i andra hand en maximal nivå på 70 dB(A) utomhus. För denna sträcka gäller det tillåtlighetsbeslut

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	som regeringen fattat, vilket bl.a. innebär att järnvägen ska byggas i ytläge och inom den korridor som finns utlagd i järnvägsutredningen. De alternativa metoder som finns, utöver de som vidtas, för att dämpa utomhusbuller är antingen mycket höga skärmar, cirka 8-11 m, eller en hel överbyggnad av järnvägen, de är dock inte önskvärda ur barriär- och stadsbildssynpunkt. Bullerskärmar på cirka 8-11 m är inte tekniskt möjliga. En överbyggnad i form av en glaskupol skulle teoretiskt sett kunna utföras för att uppfylla alla riktvärden. Detta har projektet avfärdat tidigt, och därmed inte studerat i detalj, eftersom de negativa konsekvenserna i form av kostnader för anläggande och drift, intrång på enskild mark och påverkan på stadsbilden och barriäreffekten så starkt överväger de positiva effekterna. Vidare uppstår säkerhetsproblem då gällande krav på godstågstransporter i tunnel inte medger att gods får passera inbyggda stationer. En sådan inbyggnad skulle heller inte rymmas inom korridoren på alla avsnitt. Trafikverket gör däremot ett försök att ytterligare dämpa bullret vid just Galoppvägen genom att placera en spårnära skärm som avser att reducera buller från spåret längst västerut. Denna skärm byggs som ett försök och ingår därför inte i järnvägsplanen. Spårnära skärmar är fortfarande relativt obeprövade, det finns t.ex. inga beräkningsmodeller för dem i en fyrspårsmiljö. Det krävs dessutom dispens från Trafikverket centralt för att få använda dem eftersom de medför ökade arbetsmiljörisker vid underhåll av järnvägen. Effekten av den spårnära skärmen kommer att mätas och vägas mot nackdelarna för drift och underhåll. Trafikverket bedömer att området vid Sporrvägen är speciellt utsatt då det ligger på en höjd relativt

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	järnvägen. Utsattheten återspeglas också i inkomna synpunkter. Därför har Trafikverket också valt att revidera järnvägsplanen och kommer att uppföra en 3 m hög bullerskärm vid Sporrvägen. Höjningen förändrar inte den maximala ljudnivån, som är dimensionerande för val av åtgärder, eftersom skärmen inte dämpar ljud från de bortre spåren. Åtgärden bedöms dock sänka ljud från tågpassagera på det närmsta spåret med cirka 7 dB. Antalet passager med höga ljudnivåer kommer därmed att minska.
31.5 Om marken invid lekplatsen behöver användas av Trafikverket hoppas föreningen att etableringen endast används för temporär access vid tidpunkter då marken snabbt kan återställas. En utdragen etablering med byggmaterial och hinder vore en direkt katastrof för värdet på inkringliggande fastigheter vilket påverkar möjligheterna till försäljning under en 6 års period. Etableringen påverkar också områdets gestaltning i stort.	31.5 Den lekplats som finns anlagd invid järnvägen kan komma att beröras till viss del, då del av bollplanen kan behöva nyttjas under byggtiden samt att åtkomst till järnvägen behöver ske strax söder om lekplatsen. Detta område stängslas in för att möjliggöra att resterande del av lekparken kan nyttjas av de boende. Som planeringen av utbyggnaden ser ut för närvarande så kommer ytan troligen att nyttjas under de senaste två åren av utbyggnadsperioden, dock kan denna planering komma att förändras i framtida samordning mellan entreprenör och Trafikverket.
32. Kallhäll - Stäkets Socialdemokratiska Förening	
32.1 Föreningen ställer krav på att bron mellan centrum och stationen i Kallhäll måste förses med tak och vindskydd samt att hela perrongen förses med tak.	32.1 Synpunkt tillgodoses delvis: Inbyggd bro har valts bort i samråd med kommunen p.g.a. underhållssvårigheter, behov av tillgänglighet för räddningsfordon samt ur trygghetssynpunkt. Tak görs delvis över cykelparkeringarna samt mellan stationsentré och nedgång till bussterminalen, vindskydd sätts upp mot hela bronns norra sida. Plattformstak byggs över de 2/3 av plattformen som ligger närmast entrén i enlighet med SL:s riktlinjer.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
32.2 Föreningen förutsätter att en ny station i Kallhäll kommer att uppfylla alla krav som kan ställas från funktionshindrade.	32.2 Synpunkt tillgodoses: Trafikverket följer följande riktlinjer: • Banverkets råd och riktlinjer, Vägledning för utformning av den fysiska miljön för funktionshindrade Banverket HK-SS, Lena Lingqvist, Karin Björkman 2005 • RiStation-09, Riktlinjer för utformning av SL-trafikens fasta kundmiljöer, PLAN-rapport 2009:7 SL 2009 • RiTill, SL:s riktlinjer för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, PLAN-rapport 2008:14 SL 2008 • Stationernas rumsfunktioner SL 2004 • TSD (tekniska specifikationer för driftskompatibilitet) för funktionshinder
32.3 Föreningen har en stor grupp pendlare som arbetar på industrierna sydväst om järnvägen och dessutom många boenden i södra Kallhäll som skulle få en avsevärt kortare väg till stationen, om det byggs en anslutning från den södra övergångsbron till perrongen. Det är även en stor olycksrisk att personer genar över spåren. Föreningen kräver därför att en entré till perrongen, från den södra gångbron ska byggas.	32.3 Synpunkt tillgodoses inte: Trafikverket har i järnvägsplanen möjliggjort anläggandet av en sekundärentré. Beslut och finansiering av en ny entré måste tas av SL. Trafikverket gör dock några förbättringar i och med utbyggnaden. En ny gång- och cykelväg anläggs invid Slammertorpsvägen vilket förbättrar möjligheterna till en tryggare och säkrare väg för de som arbetar på industrierna i sydvästra Kallhäll. Hela järnvägsområdet förses också med högre och mer svårforcerat stängsel. Trafikverket bygger även två nya passager över järnvägen i Kallhäll, friluftspassagen och gångbron söder om Kallhälls station.
32.4 Föreningen framför att den föreslagna utformningen av stationsbyggnaden i Kallhäll inte tar hänsyn till den övriga byggnationen och den ger ingen anknytning till gamla Kallhäll. Det tilltänkta utvändiga materialvalet på stationen ställer sig föreningen mycket frågande till. Den perforerade plåten är knappast ljuddämpande och	32.4 Synpunkt tillgodoses inte: Gestaltningssprogrammet är framtaget i samarbete med Järfälla kommun och ytterligare detaljerande gestaltungsarbete pågår. Det är eventuellt möjligt att flytta med det gamla partiet till den nya stationen.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
kommer dessutom att bli väldigt smutsig och svår att göra ren. Det gamla partiet, som i dag återstår av den ursprungliga stationen och som i dag finns uppsatt på stationsväggen mot centrum, vill föreningen gärna bibehålla på den nya byggnaden för att ge en viss anknytning till Kallhälls historia.	
32.5 Då markutrymmena är begränsade föreslår föreningen att det byggs ett parkeringsdäck över den nuvarande infartsparkeringen, då en utökning av antalet platser är ett absolut krav från föreningens sida. Det är även möjligt att anlägga ytterligare parkeringsplatser, söder om den nu planerade parkeringen.	32.5 Synpunkt tillgodoses inte: Trafikverket projekt Mälarbanan har i egenskap av järnvägsbyggare varken ansvar för eller medel till att utöka antalet infartsparkeringar. Trafikverket har dock som samhällsutvecklare ett sektorsansvar att verka för en god tillgänglighet till stationer i kommunernas planering. I remissyttrandet över kommunernas detaljplaner bevakar Trafikverket att planerna stöder en god tillgänglighet, bl.a. infartsparkeringar. Trafikverket har inget ansvar för att anlägga eller driva infartsparkeringar vid pendeltågsstationer.
32.6 Föreningen ser positivt på att antalet cykelplatser föreslås utökas och att all cykelparkering ska anläggas under tak. Föreningen är dock tveksamma till den föreslagna placeringen av cykelparkering uppe på gångbron, ska det finnas en cykelparkering på eller i anslutning till gångbron, bör den placeras på västra delen av bron. Få kommer med cykel från centrum, då det inte är tillåtet att cykla där. Cykelparkeringar bör också finnas i anslutning till bilvägen.	32.6 Synpunkt tillgodoses: Cykelparkeringar planeras både väster och öster om järnvägen. På östra sidan placeras cykelparkering på bron samt under bron bredvid trappan upp till bro. Placering av cykelparkeringar har planerats tillsammans med Järfälla kommun.
32.7 Föreningen anser att anslutningen till bussarna i Kallhäll naturligtvis bör ordnas så bra som möjligt och med bra, väderskyddade väntplatser för	32.7 Utformningen av bussterminalen sker i samråd med SL för att uppnå en så bra miljö som möjligt. I den mån befintliga väntkurer påverkas av om-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
passagerarna.	byggnaden ersätts de av Trafikverket. Nyanläggning är dock SL:s ansvar.
32.8 Föreningen är angelägen om att den gamla bebyggelsen väster om järnvägen, Bas- och Glasvillan, inte skadas vid ny spårdragning. Spåren bör dras så att bullernivåerna minimeras, d.v.s. dels genom att lägga spåren på gummimattor, dels genom skyddsvallar och bullerplank.	32.8 Synpunkter tillgodoses delvis: En bullerskärm uppförs mellan Slammertorpsvägen och järnvägen för att förbättra bullermiljön för Bas- och Glasvillan. Trafikverket utreder också vilka fasadåtgärder som kan vidtas för att förbättra inomhusbullret. Anläggande av bullervallar är för utrymmeskrävande i området och skulle medföra stort intrång på Slammertorpsvägen och Basvillan. Rälsdämpning är en obekräftad metod som använts på prov men visat sig ge mycket begränsad effekt vid längre tids användning. I vissa fall har man erhållit negativa effekter.
32.9 Föreningen påpekar att spåren kommer att ligga nära planerad utbyggnad av Kallhälls centrum och att det därför är viktigt att både boendemiljön och trafiken påverkas så lite som möjligt under byggtiden.	32.9 Synpunkten tillgodoses: Trafikverket tar fram en miljöplan, som styrmedel för entreprenören, för att minimera störningarna under byggtiden. Trafikverket har också som ambition att ha två spår, lika som idag, i drift under hela utbyggnaden med undantag i Jakobsberg där vi under två somrar planerar enkelspårdrift. Hastighetsnedsättningar kommer att krävas för att säkerställa en trygg och säker arbetsmiljö.
33. Heliga Trefaldighets Katolska Församling	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
33.1 Sakägaren framför att inget egentligen har förändrats sedan samrådet och hänvisar då till det tidigare yttrandet lämnat den 8 februari 2010 vid samråd. Sakägaren anser att intrånget kommer att medföra stora olägenheter. Det blir inte möjligt att förverkliga utbyggnadsplaner (bl.a. förskola). Byggnaderna kommer att få väsentligt försäm-	33.1 Trafikverket har gjort en utredning Buller och Vibrationer från Mälarbanan Katolska kyrkan i Jakobsberg, 2010-04-21. Utredningen visar att buller- och vibrationsvärdena vid en utbyggd järnväg hamnar i en nivå som genom bullerreducerade åtgärder bör kunna uppnås och accepteras för den typ av verksamhet som bedrivs på fastigheten. Det finns inga bullerriktvärden för kyrka. Dock vid jämförelse med riktvärdet för

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
rade ljusinsläpp och rymdkänsla. Dessutom befarar församlingen att buller kommer att öka och att de föreslagna dämpande åtgärderna inte är tillräckliga för att skapa en acceptabel situation. Sakägaren oroar sig också för ökade vibrationer, elektromagnetiska fält och risker för urspårningar och olyckor med farligt gods. Sakägaren har svårt att se någon annan rimlig lösning på situationen än inlösen av hela fastigheten samt anvisning av annan lämplig mark.	bostad konstaterar Trafikverket att ljudnivån klaras i kyrkosalen. Ljudnivån klaras med god marginal i församlingssalen då jämförelse görs med gällande plan, där tillåtna maximala ljudnivån är 60 dB(A). Trafikverket kommer att utföra fasadåtgärder. Slutsatsen av de utförda vibrationsmätningarna är att de vibrationer som finns i kyrkan i dagsläget ligger under nivå för övervägande av åtgärd för bostad. Det finns inga riktvärden för kyrka. På grund av att huset är grundlagd på fast mark är det inte troligt att nivåerna kommer att överstiga nivå för övervägande av åtgärd efter utbyggnad. För elektromagnetiska fält är ambitionen att årsmedelvärdet 0,2 μT ska kunna innehållas cirka 20 meter ut från järnvägen intill bostäder. Socialstyrelsen publicerade i juni 2001 ett meddelande om sambandet mellan exponering av elektromagnetiska fält från kraftledningar och vissa andra elinstallationer och ökad risk för leukemi hos befolkningen. Socialstyrelsens slutsats var att det inte finns någon risk för ökning av sjukdom under 0,4 μT. Då befintlig järnväg utökas och det är befintlig bebyggelse som ligger inom område där åtgärder för urspårning bör övervägas så har Trafikverket tillsammans med Järfälla kommun bestämt att vidta åtgärden skyddsräk längs sakägarens fastighet för att minimera risken för urspårning invid Katolska kyrkan. I och med att denna åtgärd förs in i järnvägsplanen bedöms den befintliga bebyggelsen kunna ligga kvar enligt detaljplan. Fastigheten bör fortsättningsvis användas för kyrkoändamål och bör ingå i den nya detaljplanen. Församlingen anför som skäl för inlösen att verksamheten har "särskilda behov av tystnad och stillhet". Med tanke på nuläget, d.v.s. närheten

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	till järnvägen och den relativt nyligen uppförda kyrkobyggnaden, anser Trafikverket inte att församlingens krav kan föranleda skäl för inlösen.
33.2 Församlingen bedömer ett behov av utökat antal parkeringsplatser. Om församlingen utnyttjar resterande del av fastighetens byggrätt kommer det inte vara möjligt att anlägga fler p-platser på grund av järnvägsutbyggnaden och nytt detaljplaneförslag med utfartsförbud.	33.2 Synpunkt tillgodosedd i detaljplan: Trafikverket har samrått med Järfälla kommun och utställd detaljplan redovisar en öppning i utfartsförbudet på södra delen av fastigheten för att möjliggöra ett anläggande av parkeringsplatser.
34. KB Jakobsberg 22:16, via ombud Torbjörn Johansson	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
34.1 Sakägaren framför att enligt planförslaget föreslås det att nya Mälarbanan förläggas väster om befintliga spår, vilket innebär ett markintrång på fastigheten Jakobsberg 22:16, längs hela byggnadens östra fasad. Förslaget innebär att fastigheten förlorar alla sina p-platser som är förlagda mot järnvägen. Byggnaden omfattar en mycket stor del av fastigheten vilket innebär att det icke är möjligt att återskapa de förlorade p-platserna.	30.1 Trafikverket har låtit en oberoende fastighetsvärderare värdera intrånget och värdeutlåtande har presenterats för fastighetsägaren. I värdeutlåtandet ingår ersättning för de förlorade parkeringsplatserna.
34.2 Sakägaren framför att ett Trafikverket planerar att anlägga en 4 m hög stödmur 1,87 m från byggandens fasad. Ovanpå denna planeras ett bullerplank placeras vilket innebär att planket hamnar nära 6 m ovanför angränsande tomtmark cirka 2 m från husfasaden. Längs den östra fasaden finns fönster. Detta torde innebära att ljusinsläppet blir försämrat vilket i sin tur innebär att lokalerna inte längre blir lämpliga för sitt ändamål. Sakägaren påtalar att körvägen runt fastigheten tas bort samt att tillgången till dörr bakom ut-	34.2 Trafikverket och fastighetsägarna har träffats sedan yttrandet lämnades och för en diskussion kring skadeförebyggande åtgärder på fastigheten.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
lastningsficka försvinner.	
34.3 Sakägaren anser att järnvägsområdet inte är tillräckligt brett med hänsyn till att det krävs en så hög stödmur och järnvägsområdet bör därför utvidgas och fastigheten lösas in.	30.4 Synpunkt tillgodoses inte: En stödmur placeras mellan järnväg och industrifastigheten för att fånga upp nivåskillnaderna. Järnvägsområdet behöver inte utvidgas i och med denna åtgärd.
34.4 Sakägaren påpekar att det inlagda nyttjanderättsområdet innebär att all mark invid byggnadens östra fasad ianspråkats ända till husliv vilket torde innebära att lokalernas fönster inte kan fungera för avsett ändamål och att lokalerna icke går att nyttja.	34.4 Området för tillfälligt nyttjande sträcker sig mycket riktigt intill fasadliv. Detta område behöver nyttjas under byggtiden för att bl.a. anlägga järnvägens stödmur. Området kommer troligen bara att nyttjas tillfälligt under 1-2 år för att sedan återställas. Nyttjanderättsområdet kommer inte att utnyttjas på ett sådant sätt att uppställning av redskap, bodar eller dylikt placeras dikt an en fönsterförsedd fasad. Planerad användning ska ske med hänsyn till angränsande verksamhet. Trafikverket ersätter fastighetsägaren för detta tillfälliga intrång.
34.5 Sakägaren framför att eftersom järnvägsspåren kommer att ligga 4 m ovanför marknivån och närmsta spårmitt ligger 6,8 m från fasad torde det innebära svåra konsekvenser vid urspårning för de som vistas i bygganden. Därutöver ligger elförsörjningen på ett närmaste avstånd till byggnadens takfot på 6,5 meter, vilket torde innebära risker vid reparationsarbeten på byggnadens tak och fasad.	34.5 Efter inkomna synpunkter samt samråd med Länsstyrelsen och Brandkåren Attunda väljer Trafikverket att anlägga skyddsräl i norra industriområdet i Jakobsberg för att minska risken för urspårning. Skyddsrälen anläggs på det yttersta spåret d.v.s. spår U1 längs sträckan km 18+010 – 19+000. Åtgärd med skyddsräl vidtas för att befintlig bebyggelse ska kunna ligga kvar. Trafikverket vidtar denna åtgärd då det är en vedertagen metod inom Trafikverket för att förebygga urspårning vid t.ex. broar och tunnlar. Åtgärden bedöms också vara samhällsekonomiskt fördelaktig i jämförelse med kostnaden för att förändra befintlig bebyggelse invid järnvägen. Trafikverket har studerat fastigheterna invid järnvägen med avseende på elsäkerhet och vid Jakobsberg 22:16 följs Elsäkerhetsverkets föreskrif-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	ter EL-SÄK-FS 2008:1 som anger minsta avstånd mellan byggnad och spänningsförande del ska vara 5 m. Stödmur och fastighetsgräns för järnvägen är placerad cirka 5 meter från spänningsförande del vilket innebär att arbeten på byggnad inom fastigheten Jakobsberg 22:16 är möjlig utan risk för olyckor.
34.6 Sakägaren påpekar att järnvägsplanen brister i att redovisa alternativa spårförläggningar vad gäller järnvägsutredningen 2008 d.v.s. två spår öster eller ett spår på vardera sidan om befintligt spår.	34.6 Trafikverket valde att förlägga de två spåren väster om de befintliga av flera skäl, bl.a. p.g.a. spårgeometri men den främsta anledningen är att det redan i ett tidigt skede stod klart att de andra alternativen – ett spår på vardera sidan om befintliga eller två nya spåren till väster om de befintliga – hade drabbat många fler fastighetsägare som dessutom är boende. De boende öster om spåret hade fått en sämre buller- och vibrations-situation samt andra negativa miljökonsekvenser som följd. Även intrång på tomtmark hade behövt ske. Då det enligt planalternativet är svårt att klara gällande riktvärden för buller skulle en förläggning av spåren öster om befintliga spår avsevärt försämra bulleråtgärdernas reducerande effekt.
35. Kjell Schützer och Lena Hagman, Galoppvägen	
35.1 Sakägarna har förstått att alla planer på att lägga banan under jord/ tak är skrinlagt. Sakägarna tycker att det är en kortsiktig lösning att lägga spåren i ytläge då Järfälla Kommun kommer att få betydligt fler invånare som även de ska störas av tågen. Använd ytan ovanpå ett nedgrävt spårområde till något bra.	35.1 Synpunkt tillgodoses inte: I förstudien utreddes tunnel genom Jakobsberg samt en lösning med delvis nedsänkta spår, bl.a. genom Jakobsberg. Det visade sig att en tunnelförläggning inte skulle ge någon restidsvinst samt att tunnelförläggningen var så dyr att den förmodligen skulle mer än fördubbla anläggningskostnaden för hela sträckan Barkarby – Kallhäll. Det som också försvårade tunnelförläggningen genom Jakobsberg var att klara järnvägens lutning upp till Kallhäll. Tunnelalternativet valdes därför bort redan i förstudien.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	Under arbetet med järnvägsutredningen har det konstaterats att en nedsänkning av spåren genom Jakobsberg innebär att järnvägen måste gå under jord eller i ett djupt dike hela vägen upp till Kallhäll p.g.a. lutningen på marken. En nedsänkning på hela denna sträcka skulle betyda en mycket stor kostnad. En nedsänkning av banan skulle också innebära att hela pendeltågstationen i Jakobsberg måste rivas och ersättas med en ny station. I utredningen konstaterades därför att en nedsänkning inte ger tillräcklig ljuddämpning för att motivera kostnaden med nedsänkning. Regeringen beslutade den 1 juli 2010 om tillåtlighet för utbyggnad av sträckan Barkarby – Kallhäll och att den ska ske i ytläge inom järnvägsutredningens angivna korridor. Det alternativ som då skulle kunna byggas i ytläge är en överbyggnad i form av en glaskupol. Teoretiskt sett skulle detta kunna utföras för att uppfylla alla riktvärden för buller. Detta har projektet avfärdat tidigt, och därför inte studerat i detalj, eftersom de negativa konsekvenserna i form av kostnader för anläggande och drift, intrång på enskild mark och påverkan på stadsbilden och barriäreffekten så starkt överväger de positiva effekterna. Vidare uppstår säkerhetsproblem då gällande krav på godstågstransporter i tunnel inte medger att gods får passera inbyggda stationer. En sådan inbyggnad skulle heller inte rymmas inom korridoren på alla avsnitt.
35.2 Sakägarna accepterar inte en altandörr som öppnas inåt i huset.	35.2 Synpunkt tillgodoses: Anledningen till att altandörrarna är föreslagna inåtgående är för att de har ett bättre bullerreducerande värde än utåtgående. Ur brandskyddssynpunkt så har det ingen betydelse om de är inåt- eller utåtgående. Med hänsyn till inkomna

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	synpunkter så har Trafikverket tittat på utåtgående alternativ som kan godtas som åtgärd, dock kommer bullerreduceringen för fönster och dörr att minska. Skillnaden blir cirka 2 dB inomhus med inåtgående altandörr.
35.3 Sakägarna framför att det största vardagsrumsfönstret föreslås vara delat i två olika stora fönster. De anser att detta kommer att se konsigt ut med tanke på övriga fönsters utseende på fasaden. Måste fönstren vara delade p.g.a. vikten så bör de vara lika stora. Sakägarna påtalar att dessa kolosser till fönster uppfyller säkert bullerreduceringen men håller deras blåbetonghus att fästa ett 250-kilos fönster i när man öppnar det.	35.3 Synpunkt tillgodoses inte: För att nå tillräcklig ljuddämpning behövs ett tungt glas. Om fönstret ska kunna vara öppningsbart måste det delas för att karmen och infästning ska kunna konstrueras för att klara av fönstrets tyngd. Ett karmfast fönster kan göras med hel ruta men det blir så tungt att det inte kan bäras och monteras in på plats av hantverkarna. De karmfasta fönstren har dessutom en sämre bullerreducering än de öppningsbara. Trafikverket anpassar infästningen av fönstret utifrån husets konstruktion. Trafikverket har samrått med Järfälla kommuns bygglovavdelning samt kultur- och miljöförvaltning angående fönsterutformning. Bygglovsavdelning har uttryckt sin vilja att fönstren i radhusområdet i norra Jakobsberg ska ha samma delning som fönstren på plan 2, d.v.s. ett vädringsluft och ett stort luft. Detta för att få ett enhetligt arkitektoniskt utseende.
35.4 Sakägarna frågar hur Trafikverket hanterar buller utomhus. Kommer de att kunna ha en draglig tillvaro utomhus? Varför ges ett dygnsmedelvärde för buller. Jag vaknar av bullertopparna, inte av ett medelvärde.	35.4 Trafikverket bygger en ny bullerskärm 2 meter över räls överkant. För att reducera bullret maximalt invid spåret höjs bullerskärmen med cirka 90 cm till skillnad från dagens plank. Bullerskärmen förlängs och flyttas närmare spårerna och förses med ljudabsorbent. Trafikverkets ambition är att klara gällande riktvärden, dock kommer riktvärdet 55 dB(A) utomhus inte att vara möjligt att uppfylla med tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga åtgärder. Till exempel skulle 8 m höga skärmar krävas längs Galoppvägen för att klara 55

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	dB(A) ekvivalentnivå på andra våningen. Trafikverket gör däremot ett försök att ytterligare dämpa bullret vid just Galoppvägen genom att placera en spårnära skärm som avser att reducera buller från spåret längst västerut. Denna skärm byggs som ett försök och ingår därför inte i järnvägsplanen. Buller mäts både i maxvärden och i ekvivalentvärden. Maxvärden är de högsta nivåerna vid varje passage (bullertoppar) och ekvivalentnivåerna är medelvärde. Bulleråtgärderna är dimensionerade utifrån maxvärdena.
35.4 Sakägaren anser att det finns för få hissar vid Jakobsbergs station och undrar vad som händer när en går sönder.	35.4 Synpunkt tillgodoses inte: Hissarna i ändarna av gångtunneln ägs och drivs av Järfälla kommun. Hissarna till plattformen ägs och drivs av SL. Trafikverket påverkar inte Jakobsbergs station eller dess funktion i och med fyrspårsutbyggnaden. Tillgängligheten mellan stadsdelarna kommer dock att förbättras i och med den nya gång- och cykeltunneln som Trafikverket bygger söder om plattformen mellan Ynglingavägens kurva och Järfällavägen. Ramperna kommer att uppfylla kraven på god tillgänglighet (rampernas lutning max 5 %).
36. Magnus Norman	
36.1 Magnus Norman anser att en tunnel med täckt station passar bäst i Sundbyberg och att det är viktigt att satsa på en väl fungerande station eftersom hela staden utvecklas och blir större. Stationen i Sundbyberg bör även få ytterligare en nedgång mer norrut då det kommer att finnas ett större behov den eftersom Mariehäll och Annedal byggs ut.	36.1 Denna järnvägsplan omfattar inte sträckan genom Sundbyberg och frågan kommer därför att hanteras i en kommande järnvägsplan.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
37. Marcato Förvaltning via ombud Torbjörn Johansson, Veddesta 1:13 37.1 Sakägaren framför att det utställda planförslaget innebär en utvidgning av det tillfälliga nyttjanderättsområdet i förhållande till samrådsförslaget och nu omfattar hela fastigheten in till fastighetsgränsen och det innebär att befintlig infart och parkering för fastigheten måste stängas av respektive ianspråkats. Konsekvenserna för hyresgästen Kindwalls har inte redovisats. Med hänsyn till detta ska nyttjanderättsområdet begränsas till gatan utanför fastigheten sydöstra sida.	37.1 Trafikverket kommer tillfälligt att nyttja kommunens mark mellan Veddesta 1:13 och järnvägsområdet under byggtiden. Gränsen för nyttjanderätten går fram till fastighetsgränsen för Veddesta 1:13 d.v.s. denna fastighet berörs inte. Området för tillfälligt nyttjande just vid detta område har varit detsamma i järnvägsplanen som visats på samråd som vid utställning. Trafikverket kommer i samråd med fastighetsägaren att hantera eventuella konflikter vid dagens infart till fastigheten. Det arrendeavtal med Järfälla kommun om nyttjande av marken mellan järnvägen och Veddesta 1:13 för parkering har sagts upp och upphör från och med 2011-06-01.
38. Pontus Liljeblad, Ekedalsvägen 38.1 Sakägaren är mycket besviken över att riktlinjerna för den yttre miljön inte klaras i norra Jakobsberg och att så många fastigheter måste belamras med höga plank för att få en rimlig ljudmiljö på sin uteplats. I samrådsredogörelsen avfärdas önskemål om högre plank, med att dessa skulle behöva vara orimligt höga för att klara 55dB(A) för de övre fönstren. Det saknas en redogörelse för hur höga dessa skulle behöva vara samt vilka andra bullerbegränsande åtgärder som skulle behöva vidtas för att åstadkomma en ljudmiljö som klarar riktvärdena för den yttre miljön, såväl på uteplats som på våra gemensamma ytor t.ex. lekplatsen.	38.1 En skärm vid spår måste vara 7 m hög över spår för att den ekvivalenta ljudnivån på andra våningen för Galoppvägen 1-71 inte ska överstiga 55 dB(A). Denna åtgärd bedöms inte som tekniskt möjlig och inte som samhällsekonomiskt lönsam. Utifrån inkomna synpunkter från sakägare i området är den heller inte estetiskt önskvärd. En transparent överdel skulle försämra bullerreduceringen då inga absorbenter kan placeras på insidan av skärmen. På den uteplats som ligger i korsningen Galoppvägen/Ponnyvägen blir maximal ljudnivå under 70 dB(A), och sjunker med 1 dB jämfört med nu läget. Trafikverket avser att erbjuda fastighetsägare åtgärder på fasad, där riktvärden överskrids, för

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	att säkerställa att riktvärden för ljudnivå inomhus inte överskrids. På Galoppvägen 1-71 beräknas nivån inomhus bli cirka 6 dB lägre än i dagsläget med byte av fönster. Trafikverket gör ett försök att ytterligare dämpa bullret vid just Galoppvägen genom att placera en spårnära skärm som avser att reducera buller från spåret längst västerut. Denna skärm byggs som ett försök och ingår därför inte i järnvägsplanen. Trafikverket gör alla de åtgärder som med hänsyn till stads- och landskapsbilden är tekniskt möjliga för att klara riktvärden för väsentlig ombyggnad. Den enda ytterligare åtgärd som teoretiskt sett skulle kunna utföras för att uppfylla alla riktvärden är en fullständig inbyggnad av banan med en glaskupol. Detta har projektet avfärdat tidigt, och därför inte studerat i detalj, eftersom de negativa konsekvenserna i form av kostnader för anläggande och drift, intrång på enskild mark och påverkan på stadsbilden och barriäreffekten så starkt överväger de positiva effekterna. Vidare uppstår säkerhetsproblem då gällande krav på godstågstransporter i tunnel inte medger att gods får passera inbyggda stationer. En sådan inbyggnad skulle heller inte rymmas inom korridoren på alla avsnitt.
38.2 Sakägaren anser att kompensationsåtgärder för buller bör vidtas för områdets två lekplatser. Sakägaren noterar att bullerutredningar som gjorts och föreslagna insatser för att minska bullrets utbredning inte tar hänsyn till lekplatserna.	38.2 Synpunkt tillgodoses inte: Den lekplats som ligger närmast järnvägen i norra Jakobsberg kommer att få en maximal ljudnivå som ligger cirka 3 dB lägre än i nuläget. Detta beror på att skärmen blir högre och flyttas närmare spår jämfört med nuläget samt att den förses med en ljudabsorbent vilket förbättrar skärmens ljudreduktion. Den maximala ljudnivån på lekplatsen kommer att bli cirka 75 dB(A).
38.3	38.3

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
Sakägaren noterar att bullerutbredningskartorna helt utelämnar reflexer, vilket innebär att sannolik bullermiljö väsentligt överstiger det som återges på kartorna.	Reflektioner inkluderas i de värden som redovisas för respektive fastighet och ligger till grund för beslut om bullerskyddsåtgärder. Anledningen till att reflexer inte inkluderas i bullerutbredningskartorna är att samtliga riktvärden är utformade som "frifältsvärden". Detta innebär att reflexer från det egna huset inte ska inkluderas i det beräknade värdet. Detta är lätt att göra när ett numeriskt värde ska beräknas men omöjligt att redovisa på en plankarta.
38.4 Sakägaren menar att då bostadsområdet är kulturhistoriskt värdefullt får inte uteplats-åtgärderna förstöra områdets gestaltning. Då detaljplanen föreskriver PARK mellan järnväg och villatomterna så bör planerna även redovisa hur man avser säkerställa parkkvalitéer (så som blommande småträd, lökväxter och planteringar), vilket bl.a. borde återspeglas i gestaltungsprogrammet.	38.4 I de fall en fastighet har en alternativ eller möjlighet till alternativ uteplats i skyddat läge, där den maximala ljudnivån understiger 70 dB(A) på fastigheten hänvisas fastighetsägaren att använda denna i enlighet med riktlinjerna. I de fall detta inte är möjligt kommer Trafikverket att presentera ett åtgärdsförslag som sedan diskuteras med fastighetsägaren. Trafikverket kan exempelvis föreslå lokala skärmar om de kan ge positiv effekt. I de fall uteplatsen ligger vinkelrät mot järnvägen ger en lokal skärm mycket liten effekt. Trafikverket och Järfälla kommun upprättar ett avtal om hur marken mellan tomterna och järnvägen ska återställas.
38.5 Sakägaren framför att vibrationer redan före utbyggnad är kännbara och påståendet att skador från ytterligare vibrationer under byggtid och efter uppförande skulle vara uteslutet är felaktigt. Sakägaren insisterar på vibrationsmätningar utförs under byggtiden och någon tid därefter för utvärdering av projektets konsekvenser på sakägarens fastighet.	38.5 De vibrationsmätningar som utförts på sex radhus i området bekräftar förekomst av kännbara vibrationer som dock ligger under nivå för övervägande av åtgärder. Detta innebär att vibrationsreducerande åtgärder inte kommer att utföras. Observera att vedertagna gränsvärden för vibrationer i bostäder saknas. Den entreprenör som utför markarbeten under utbyggnaden ska upprätta ett kontrollprogram som bl.a. ska innehålla vibrationsmätningar för att säkerställa att skador på omgivande bebyggelse

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	se inte uppkommer vid t.ex. sprängningsarbeten. Om sakägarna skulle uppleva kraftiga störningar efter utbyggnaden ska man i första hand vända sig till Trafikverket som utreder och bedömer åtgärdsbehovet. I slutänden är kommunen tillsynsmyndighet och kan ålägga verksamhetsutövare, i det här fallet Trafikverket att vidta åtgärder för att avhjälpa problemet. Åtgärderna ska dock vara rimliga i förhållande till problemet.
38.6 Sakägaren framför att omfattningen av vibrations- och bullerstörningar är nära förknippad med mängden tung godstrafik samt passerande tågs hastighet. Sakägaren begär att åtgärder vidtas eller reglering sker för att begränsa tung och respektive snabb tågtrafik.	38.6 Synpunkten tillgodoses inte: Planförslaget innehåller inga förändringar som medför ökade vibrationsnivåer i aktuella byggnader. De högsta vibrationsnivåerna genereras av godstågen. Hastighet och axeltryck för godstågen påverkas inte av fyrspårsutbyggnaden. Tvärt om innebär den nya spårlösningen att godståg inte kommer att trafikera spår med växlar. Eftersom växelskarvar kan öka de krafter som skapar markvibrationer finns det en möjlighet att nivåerna minskar efter utbyggnaden. Största tillåtna hastighet på banan kommer efter utbyggnad att bli 200 km/h bortsett från kurvan söder om Jakobsbergs station där maxhastighet blir 110 km/h. Eftersom godståg inte kör fortare än 100-120 km/h innebär det dock ingen förändring i hastighet för dem på den nya banan. Trafikverket vill inte reglera antalet tåg som passerar då syftet med utbyggnaden är att öka kapaciteten och inte begränsa.
39. Ramirent AB, hyresgäst på Veddesta 2:33 samt Jakobsberg 2:2238	<i>Trafikverket har svarat på yttrandet vid möte med Ramirent AB den 2010-12-21 i Jakobsberg.</i>
39.1 Hyresgästen framför att då delar av fastigheterna Veddesta 2:7 och Jakobsberg 2:2238 inaspråkats och järnvägen kommer närmare påverkas de. Detta kan medföra att Ramirent inte	39.1 Synpunkt tillgodoses: Trafikverket bedömer inte att utbyggnaden kommer att medföra några restriktioner för hyresgästen Ramirents verksamhet på fastigheterna Veddesta 2:7 och Jakobsberg 2:2238. Inom järn-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
kan nyttja fastigheterna på samma sätt som tidigare. Dessa begränsningar eller eventuella restriktioner för verksamheten redovisas inte i järnvägsplanen. Hyresgästen påpekar att det är av största vikt att eventuella restriktioner i verksamheten utreds och meddelas.	vägsfastigheten får dock inga maskiner inkräkta utan Trafikverkets medgivande. Därmed har Ramirent samma rätt som idag att nyttja den fastighet de hyr.
39.2 Hyresgästen påpekar att en utredning om hur säkerheten för industriverksamheterna påverkas i och med utbyggnaden måste genomföras och att säkerheten för de anställda måste säkerställas.	39.2 Trafikverket har tagit fram en riskutredning där det framgår att mellan yttersta spår och cirka 10 m ut från järnvägen så bedöms risken för urspårning som oacceptabel och åtgärder ska vidtas. Mellan cirka 10-30 meter från yttersta spår bör åtgärd övervägas då området ligger inom förhöjd risknivå. Detta gäller främst där människor vistas stadigvarande till exempel i byggnader med boende, hotellverksamhet eller samlingslokaler. Dessa två fastigheter har användningen "industri" och de byggnader på fastigheterna där människor befinner sig i ett kontor ligger utanför 30 meter från yttersta spår. Trafikverket vidtar generellt organisatoriska riskreducerande åtgärder så som drogtest.
39.3 Hyresgästen ifrågasätter om de bullerdämpande åtgärderna som föreslås vid fastigheterna är tillräckliga ur ett arbetsmiljöperspektiv. Detta har inte utretts i järnvägsplanen.	39.3 Synpunkt tillgodoses: I den bullerutredning som tagits fram i och med järnvägsplanen har det utretts att det inte finns risk för överskridande av riktvärdet för buller för denna typ av verksamhet och därmed vidtas inga åtgärder.
40. Socialdemokraterna i Järfälla	
40.1 Socialdemokraterna anser att samtliga pendeltågsstationer ska ha två entréer då det finns ett tydligt behov. Arbetet med sekundärentréer måste samordnas med SL och förberedelser för sekundärentréer måste finnas vid samtliga stationer.	40.1 Järnvägsplanen medger sekundärentréer vid samtliga stationer och utbyggnaden förbereder för dessa, även om vi i dagsläget inte har besked om att sekundärentré ska öppnas vid någon station. Beslut och finansiering av en ny entré måste tas av SL.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
40.2 Socialdemokraterna framför att i de flesta fall visar järnvägsplanen att inomhusmiljöerna håller sig under riktvärden, men på många håll får utomhusmiljön kraftigt höjda bullervärden. Därför anser Socialdemokraterna att Trafikverket måste utöka sina åtgärder för att få ned dessa värden.	40.2 Utökningen till fyra spår längs järnvägen innebär att trafikmängden kan utökas samtidigt som den förbättrade spårgeometrin längs banan medger högre hastigheter längs banan för persontrafik. Hastighetsökningen och den ökade trafikmängden medför att den ekvivalenta ljudnivån ökar med 5 dB och den maximala ljudnivån med 1 dB i och med utbyggnaden. Då utbyggnadsalternativet innebär att avståndet mellan spår och bostäder minskar kommer även detta bidra till att ljudnivån ökar. Ljudnivån inomhus jämfört med dagens situation kommer att förbättras för de bostäder och lokaler som får bullerskyddsåtgärder. Bullernivån kommer dock att öka för de fastigheter som klarar riktvärdena utan åtgärder. På sträckan söder om Jakobsbergs centrum samt öster om spåret i Kallhäll sänks också ljudnivån utomhus. Trafikverket vidtar åtgärder mot buller för att förbättra ljudmiljön, t.ex. genom att byta till bättre och fler bullerskärmar längs spåren. Där det inte räcker erbjuder vi även fasad- och uteplatsåtgärder. Trafikverket gör också ett försök att ytterligare dämpa bullret, i norra Jakobsberg öster om järnvägen, genom att placera en spårnära skärm som avser att reducera buller från spåret längst västerut. Denna skärm byggs som ett försök och ingår därför inte i järnvägsplanen. Trafikverket har bedömt att området vid Sporrvägen i norra Jakobsberg är speciellt utsatt då det ligger på en höjd relativt järnvägen. Detta återspeglas också i inkomna synpunkter. Därför har Trafikverket valt att revidera järnvägsplanen och kommer att uppföra en 3 m hög bullerskärm vid Sporrvägen. Höjningen förändrar inte

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	den maximala ljudnivån, som är dimensionerande för val av åtgärder, eftersom skärmen inte dämpar ljud från de bortre spåren. Åtgärden bedöms dock sänka ljud från tågpassagerarna på det närmsta spåret med cirka 7 dB. Antalet passager med höga ljudnivåer kommer därmed att minska. Trafikverket har tillsammans med Järfälla kommun beslutat om att skärm ska uppföras vid stationsområdena. Skärm anläggs där människor vistas nära invid spår d.v.s. på östra sidan om järnvägen i Jakobsberg samt sydväst om järnvägen vid Barkarby station. Dessa skärmar förses med ljudabsorbent på insidan likt de bullerskärmar som är angivna på planritningarna.
40.3 Socialdemokraterna kan inte acceptera att den befintliga bron mot Skälbyvägen, med buss- och biltrafik, tas bort innan den nya Veddestabron står klar. Socialdemokraterna anser att den nya Veddestabron är Trafikverkets ansvar även om Järfälla kommun har erbjudit medfinansiering. Veddestabron saknas i underlaget vilket de inte anser är acceptabelt och därmed kräver de att Trafikverket i samråd med kommunen löser detta.	40.3 Synpunkt tillgodoses inte: Trafikverket har ett ansvar för den regionala utvecklingen, med ansvar för anläggande av järnvägar och allmänna vägar. Den nya bron är en kommunal gata och därför kommunens ansvar. Vidare är Trafikverket ansvarig för att ersätta befintliga funktioner som påverkas av järnvägsutbyggnaden. Mälarbanans utbyggnad till fyrspar innebär att den del av Barkarbybron som går över järnvägen behöver ersättas av en ny del. Järfälla kommun och Trafikverket har samarbetat kring planeringen. Järfälla kommun informerade tidigt i projektet om sina planer på Veddestabron men eftersom utbyggnaden av den var beroende av Barkarbystaden beslutade kommunen och Trafikverket att ersätta Barkarbybron på ett sådant sätt att både fordons- och gång- och cykeltrafik kunde använda bron. Detta för att kommunens utbyggnad av Veddestabron inte skulle styras av järnvägens tidplan. Inför samrådet ställde kommunen för första gången krav på att Trafikverket skulle medfinansiera Veddestabron. Trafikverket har erbjudit en medfinansiering till ett

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	belopp motsvarande det som kan sparas på att bygga Barkarbybron som en renodlad gång- och cykelbro, under förutsättning att kommunen bygger Veddestabron. Trafikverket är ansvarig för att ersätta befintliga funktioner som påverkas av järnvägsutbyggnaden.
40.4 Socialdemokraterna framför att med utökad trafik måste man räkna med ett utökat parkeringsbehov vilket kan motverkas med förbättrad kollektivtrafik, men parkering för bilar och cyklar måste ses över.	40.4 Trafikverket projekt Mäljarbanan har i egenskap av järnvägsbyggare varken ansvar för eller medel till att utöka antalet infartsparkeringar. Trafikverket har dock som samhällsutvecklare ett sektorsansvar att verka för en god tillgänglighet till stationer i kommunernas planering. I remissyttranden över kommunernas detaljplaner bevakar Trafikverket att planerna stöder en god tillgänglighet, bl.a. infartsparkeringar. Trafikverket har inget ansvar för att anlägga eller driva infartsparkeringar vid pendeltågsstationer. Antalet cykelparkeringar ses över i byggskedet.
40.5 Socialdemokraterna anser att utseendet på stationsbyggnaderna måste omarbetas och förbättras.	40.5 Gestaltningssprogrammet är framtaget i samarbete med Järfälla kommun och ytterligare detaljerande gestaltungsarbete pågår.
40.6 Socialdemokraterna framför att under utbyggnadstiden ska pendeltågstrafiken kompletteras med direktbussar till Stockholm City för att säkra eventuella störningar.	40.6 Trafikverkets utgångspunkt under utbyggnaden är att ha två spår i drift under hela utbyggnaden d.v.s. som dagens trafikering. I planeringen ingår dock enkelspårsdrift i Jakobsberg under två somrar för att undvika oplanerade trafikstörningar. Alla avstängningar, som påverkar tågoperatörernas tidtabeller, planeras tillsammans med trafikoperatörerna minst 1,5 år innan avstängning och i med detta kan de reglera sina tidtabeller.
41. Socialstyrelsen	
41.1	41.1

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
Socialstyrelsen påtalar att många människor kan störas av buller trots att riktvärdena för buller uppfylls. Den upplevda störningen påverkas av om området som utsätts för en viss bullernivå innan var helt ostört eller redan hade en bullerpåverkan. En störd boendemiljö kan ändå bli acceptabel om det i bostaden finns tillgång till en tyst sida.	Projekt Mälarbanan följer de riktlinjer som tagits fram av Naturvårdsverket och dåvarande Banverket, "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik - riktlinjer och tillämpning", och som numera gäller som Trafikverkets riktlinjer. Närområdet kring Mälarbanan är redan idag bullerstört från befintlig järnväg d.v.s. utbyggnaden ger inte upphov till en ny bullerstörning i kommunen. De mest utsatta områdena, Galoppvägen och Sporrvägen är bebyggda med småhus och bör alltså ha en god möjlighet till tyst sida.
42. Örebro kommun	
42.1 Kommunen hoppas att utbyggnaden ska kunna ske utan alltför stora inskränkningar i tågtrafiken mellan Örebro, Västerås och Stockholm. Kommunen vill också betona vikten av att trafiken organiseras på ett bra sätt tillsammans med operatörerna och att resenärerna får bästa möjliga information om förändringar.	42.1 Trafikverkets utgångspunkt under utbyggnaden är att ha två spår i drift under hela utbyggnaden d.v.s. som dagens trafikerings. I planeringen ingår dock enkelspårsdrift i Jakobsberg under två somrar för att undvika oplanerade trafikstörningar. Alla avstängningar, som påverkar tågoperatörernas tidtabeller, planeras tillsammans med trafikoperatörerna minst 1,5 år innan avstängning och i med detta kan de reglera sina tidtabeller.
43. Folkpartiet Liberalerna	<i>Samma yttrande och svar som Lars Bergstig m.fl., se nr 19 ovan.</i>
44. SAAB AB	
44.1 Inga synpunkter utan är positiva till utbyggnaden och förbättringen i kommunikationer som den medför. SAAB framför också att Trafikverket kommer att tillfälligt nyttja deras infartsväg och parkering under byggtiden.	44.1 Noteras.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
45. Stockholm Vatten AB	
45.1 Stockholm Vatten påvisar att Mälarbanan går delvis inom Östra Mälarens vattenskyddsområde samt parallellt med och korsar Bällstaån. Ån ska rapporteras enligt EU's vattendirektiv vilket innebär att statusen ska förbättras och att ett åtgärdsprogram ska upprättas och genomföras. Förslag på dagvattenlösningar som minskar eller inte ökar flödesbelastningen till Bällstaån ska tas fram.	45.1 Synpunkt tillgodoses: Trafikverket vidtar åtgärder för att följa vattendirektivet genom att anlägga dagvattendammarna nedströms i ån söder om Viksjöleden, dessa samordnas med Järfälla kommuns dammar. Dagvattendammarna förbättrar vattenkvaliteten i Bällstaån samt utjämnar dagvattenflödet. Projektet är medvetet om översvämningsrisken nedströms Barkarby och detta kommer att beaktas i kommande järnvägsplaner för delen Barkarby - Tomtebodan. Banvallen är genomsläpplig och kan inte anses vara en hårdgjord yta. I och med utbyggnaden av fyrspår byggs även nya passager över och under järnvägen vilket kan ge en marginell ökning av hårdgjorda ytor. Trafikverket kommer att kontakta Järfälla kommuns VA-enhet angående hantering av länshållningsvatten och Järfälla kommun riktlinjer kommer att följas.
45.2 Stockholm Vatten framför att "Vattenskyddsområde med föreskrifter för Ytvattentäkter vid Lövö, Görväln och Skytteholm inom Östra Mälaren, Stockholms län" måste följas och att åtgärder måste utföras för att minska risken för att föroreningar tillförs vattenskyddsområdet både under bygg- och driftskedet. Stockholm Vatten ska kontaktas vid planeringen av och utformning av skyddsåtgärder.	45.2 Synpunkt tillgodoses: Skyddsföreskrift för Östra Mälarens vattenskyddsområde kommer att följas för bygg- och driftskedet samt vid utformning av skyddsåtgärder i form av dammar och magasin. Trafikverket kommer att kontakta Stockholm Vatten i frågan.
46. Vattenfall Eldistribution AB	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
46.1 Vattenfall har två luftledningar och en ledning i marken som berörs av utbyggnaden. Vattenfall	46.1 Trafikverket har inlett en dialog om utbyggnaden av järnvägen med Vattenfall. Syftet är att denna

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
framför att nödvändiga ombyggnader av ledningar och stolpe ska bekostas i sin helhet av Trafikverket och kommunen och eventuellt är förutsättningen att ombyggnad ska kunna ske utan att koncession behöver ändras. Vattenfall framför att hur arbetet med ombyggnaden av ledningar ska bedrivas ska regleras i ett avtal mellan Vattenfall och Trafikverket innan järnvägsplanen fastställs.	ska utmynna i ett genomförandeavtal som behandlar hur vi arbetar tillsammans i olika steg under fyrspårsutbyggnaden samt kostnadsfördelning. Trafikverket vill i samarbete med ledningsägaren hitta bra lösningar för omläggningar av de berörda ledningarna. Trafikverket medverkar till att nödvändiga rättigheter erhålls för omlagda ledningar.
47. Järfälla kommun, kommunledningskontoret	
47.1 Kommunen framför vikten av att bullerstörningarna från järnvägen begränsas så långt som möjligt. Med förslagna åtgärder kommer inomhusvärdena i de flesta fall att klara gällande riktvärden dock kommer utomhusvärdena att överskridas på ett antal platser. Alternativa åtgärder som spårnära skärmar och rälsdämpning ska användas.	47.1 Trafikverket har att följa de riktlinjer som gäller för väsentlig ombyggnad av järnväg. Det innebär att vidta de åtgärder som är tekniskt möjliga, ekonomiskt rimliga och miljömässigt motiverade för att nå aktuella riktvärden. Järnvägsplanens åtgärder, utökning av bullerskärmar, fasad- och uteplatsåtgärder svarar väl upp mot den bedömning Trafikverket har att göra. Det har visat sig att det krävs orimligt stora åtgärder utöver valda åtgärder för att få någon ytterligare ökad effekt. Främst har det att göra med att omgivande mark och bebyggelse ligger högre än järnvägen. De åtgärder som skulle krävas för att få ökad effekt skulle också väsentligt påverka stads- och landskapsbilden negativt. Utöver de skyddsåtgärder som Trafikverket gör enligt järnvägsplanen byggs dessutom skärmar med bullerabsorbenter i stationsnära lägen och vid Jakobsbergs industriområde, vilket ger en positiv påverkan på den totala ljudmiljön kring järnvägen. Trafikverkets uppfattning är att ljudmiljön för de boende totalt sett kommer att uppfattas som en

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	förbättring med alla de åtgärder som vidtas, även om det inte gäller samtliga miljöer längs järnvägen. Spårnära skärmar är en relativt obeprövad teknik som använts på prov framförallt som ersättning av bullerskärm i vissa miljöer. Skärmarna har begränsad effekt i bredare spårområden och där omgivningen är höglänt såsom för Mälarbanan. Effekten av den spårnära skärmen måste vägas mot generella nackdelar för drift och underhåll (snöröjning) och framförallt mot de risker som finns för personer som rör sig i spårområdet som via skärmen hindras att komma undan annalkande tåg. Rälsdämpning är en obeprövad metod som använts på prov men visat sig ge mycket begränsad effekt vid längre tids användning. I vissa fall har man erhållit negativa effekter. Både spårnära bullerskärmar och rälsdämpning har vidare en mycket begränsad effekt vad gäller godståg. Av ovanstående skäl har därför inte spårnära bullerskydd och rälsdämpning valts som skyddsåtgärder för projekt Mälarbanan. Trafikverket gör dock ett försök med spårnära skärm vid Galoppvägen i norra Jakobsberg. Försöket ingår inte som åtgärd i järnvägsplanen. Effekten av försöket med den spårnära skärmen kommer att mätas och vägas mot nackdelarna för drift och underhåll.
47.2 Bulleråtgärder ska även genomföras för planerad bebyggelse på Alpvägen. Området finns med i kommunens översiktsplan och detaljplanprocessen inleddes med planuppdrag i no-	47.2 Synpunkt tillgodoses inte: Trafikverket uppför bullerskydd för befintliga bostäder. Gällande detaljplan från 1953 för detta område medger bostäder, men planen är inte genomförd. Vid en bygglovsprövning för bebyg-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
vember 2008. Gällande detaljplan anger bostäder. Det är nödvändigt att förlänga planket för att klara riktvärdena och därför bör åtgärden ingå i järnvägsplanen för Mälarbanan.	gelse enligt gällande plan skulle krav på byggnaden ställas för att uppnå riktvärden enligt Boverkets allmänna byggregler.
47.3 Fasadåtgärder på Bas- och Glasvillan ska planeras under antikvarisk sakkunnig kontroll då villorna har skydd för kulturmiljövärdena i detaljplanen.	47.3 Synpunkten tillgodoses: Trafikverket utreder vilka fasadåtgärder som kan vidtas för att förbättra inomhusbullret. I samråd med fastighetsägaren kommer sedan åtgärd att väljas och bygglov att sökas. Nödvändig sakkunskap kommer att inhämtas. Dessutom uppförs en bullerskärm mellan Slammertorpsvägen och järnvägen för att förbättra bullermiljön för Bas- och Glasvillan.
47.4 Järfälla kommun uppfattar Trafikverkets formuleringar om de övergripande planerna, RUFS 2001, RUFS 2010, kommunens översiktsplan och fördjupad översiktsplan för Barkarbyfältet, som att Trafikverket inte tillmäter den regionala utvecklingsplanen någon betydelse. Kommunen anser inte att det framgår av järnvägsplanen att Trafikverket har ett ansvar för regionens utveckling. Kommunen har tidigt tagit ställning för att medfinansiera en ny bro i Veddesta. Järfälla kommun upplever att järnvägsplanen inte syftar till en regionalstågsstation och knutpunkt för kollektivtrafiken. Kommunen menar att Trafikverket planerar för en utbyggnad i strid med kommunens översiktsplan i och med att Trafikverket planerar att riva befintlig bro och att biltrafiken ska flyttas till en ny vägbro som byggs av Järfälla kommun.	47.4 Trafikverket flyttar Barkarby station i enlighet med de övergripande planerna. Andra delar av de övergripande planerna ingår inte i detta projekt och behandlas därför översiktligt och som en del av utredningen. Trafikverket har ett ansvar för den regionala utvecklingen, med ansvar för anläggande av järnvägar och allmänna vägar. Den nya bron är en kommunal gata och därför kommunens ansvar. Järnvägsplanen möjliggör utbyggnad av regionalstågsstation med stationshus och ytterligare två plattformar. Utbyggnad av regionalstågsstationen ingår inte i projekt Mälarbanan, Barkarby – Kallhäll. Övrig kollektivtrafik ligger inte inom Trafikverkets ansvarsområde, men utrymmet i järnvägsplanen medger en anslutning till bussterminal. En accessmöjlighet till järnvägen från Veddestabron finns med i planeringen inför ett senare skede, i samband med byggande av regionalstågsstation och spårväg. Trafikverket är i dagsläget ansvarig för att ersätta befintliga funktioner som påverkas av järnvägsutbyggnaden. Där ingår att ersätta den funktion

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	som befintlig bro utgör. Det är Järfälla kommun som lyft fram Veddestabron i detta skede som en åtgärd att sörja för tillgängligheten inför den framtida Barkarbystaden.
47.5 Järfälla kommun framför att utbyggnaden av Mälarbanan inte får försvåra, förhindra eller fördyra förutsättningarna för kommunen att vidta framtida åtgärder för att förbättra Bällsta-åns vattenkvalitet. Kommunen anser att Trafikverket ansvarar för att banvallen stabiliseras.	47.5 Trafikverket har visat att järnvägens bidrag till åns dåliga ekologiska status är marginell. Järnvägens dagvattensystem utförs med sandfång för att fånga upp eventuella föroreningar. Trafikverket avser ändå att utföra fördröjningsdammar i ån som en ytterligare åtgärd. Mälarbanans utbyggnad förhindrar inte att kommunen vidtar reningsåtgärder för sitt kommunala framtida reningsbehov med annat än att järnvägsutbyggnaden tar ytterligare mark i anspråk (järnvägsfastighetens yta ökar med cirka 40 % i området). Samma restriktioner, vad gäller att anlägga dammar nära järnvägen, gäller för den nya anläggningen som för den gamla. Befintliga kulverteringar, som av stabilitetsskäl byggts för att klara befintlig järnväg och annan kringliggande markanvändning, måste finnas kvar även efter ombyggnaden. Utbyggnaden av fyrspår medför ingen försämrad stabilitet i området. Järfälla kommun har mycket sent i projektet redovisat en översiktlig förstudie där dammar skisserats väldigt nära järnvägen. Trafikverket har svarat att dammarnas krön av stabilitetsskäl inte kan läggas närmre järnvägsspåret än 15 m, vilket motsvarar ca 10 m utanför järnvägsområdet. Med mycket omfattande förstärkningsåtgärder för järnvägen skulle avståndet till dammkrön kunna minskas endast ett fåtal meter och därigenom bidra till att dammarnas yta kan ökas marginellt.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	Trafikverket anser att kommunens begäran om att Trafikverket ska utföra försvarsarbeten (dvs förberedande arbeten) baserat på kommunens översiktliga förstudie är orimlig. Särskilt med hänsyn till de stora kostnader det skulle innebära för Trafikverket. Det är heller inte klarlagt att kommunen i slutändan kommer att välja dammar som huvudåtgärd eftersom stabilitetsproblematiken i övrigt i området medför höga anläggningskostnader för kommunen. Kommunen kan vidta förstärkningsåtgärder när dammarna byggs, det finns också andra möjliga reningsåtgärder, varför man inte kan påstå att Trafikverket förhindrar, försvårar eller fördyrar förutsättningarna för kommunen.
47.6 Ingrepp i Bällstaåns dalgång måste begränsas eller kompenseras eftersom järnvägens område fördubblas. Ingrepp i Banvaktarstugans trädgård och Hammarparken ska kompenseras.	47.6 Järnvägens område i Bällstaåns dalgång ökar med cirka 40 %, eftersom stor del av utbyggnaden ryms inom befintligt järnvägsområde. Det provisoriska spåret som planerats i Barkarby kommer inte att byggas varför ingreppen i Banvaktarstugans trädgård kan begränsas. Trädgården påverkas marginellt av permanent ianspråktagande av mark. Däremot ligger hela trädgården inom etableringsområde för byggandet. Så långt möjligt kommer trädgården att skyddas under byggtiden och återställning kommer att ske. I resterande del av Bällstaåns dalgång behövs mark för etablering och åtkomst under byggtiden. Skyddsvärda områden har mätts in tillsammans med kommunen och kommer att skyddas. Mark som tas i anspråk permanent och vegetation som påverkas ersätts och hanteras i avtal mellan Trafikverket och Järfälla kommun. Hammarparken berörs endast av tillfälligt nyttjande 5 m utanför befintlig fastighetsgräns för att möjliggöra utbyte av bullerplank mot ny bul-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	lerskärm. Marken återställs efter nyttjande. Ingen mark tas permanent i anspråk.
47.7 Kommunen framför att friluftspassagen inte kommer att fungera för vilt och människor om den bara är 50 m bred. De anser att den behöver vara 80 m för att vilt ska använda den.	47.7 Friluftspassagens syfte handlar i huvudsak om landskapsanpassning, att minska den visuella barriären i bergsskärningen, att vara en passage för människor, att förbättra entrén till Görvälns naturreservat samt att dessutom fungera som viltpassage. Alla dessa syften uppnås med redovisad utformning. Föreslagen bredd och längd ligger inom ramarna för begreppet ekodukt. Trafikverket har minskat bredden på friluftspassagen utifrån tidigare förslag redovisat på samrådet 11 jan – 8 feb 2010. Orsaken har varit att ge passagen en gestaltning där betongkonstruktionen bättre ansluter till intilliggande terräng. Det finns även tekniska och säkerhetsmässiga aspekter som begränsar möjligheten att bredda norrut. Därför finner Projekt Mälarbanan att lösningen är optimal och att det inte är kostnadsmässigt motiverbart med en breddning i förhållande till den nytta den ökade bredden utgör. Trafikverket anser inte att en 30 meters breddning skulle begränsa människolukt på ett sådant sätt att det påverkar djurs rörelsemönster.
47.8 Kommunen framför vikten av att sekundärentrén i Jakobsberg finns med i Trafikverkets fortsatta planering eftersom SL och kommunen fortfarande diskuterar om möjlighet att öppna den. Kommunen för även diskussion angående entrén i Kallhäll.	47.8 Järnvägsplanen medger utrymme för sekundärentréer vid samtliga stationer. Kommunen har inte kunnat lämna besked, från sina diskussioner med SL, i sådan tid att hänsyn kan tas i projektets pågående planering. Järnvägsplanen omöjliggör inte byggnation i ett senare skede.
47.9 Kommunen framför att det är självklart att parkeringsmöjligheter måste bli bättre vid alla tre stationerna.	47.9 Trafikverket verkar för en god tillgänglighet till stationer. I första hand avses gång-, cykel- och busstrafik. Trafikverket har också i sin planering

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	tillsammans med kommunen strävat att behålla så många markparkeringar som möjligt. Vid pendeltågsstationerna i både Jakobsberg och Kallhäll sker en upprustning av befintliga parkeringsplatser i samband med utbyggnaden. Trafikverket projekt Mälarbanan har i egenskap av järnvägsbyggare varken ansvar för eller medel till att utöka antalet infartsparkeringar. Trafikverket har dock som samhällsutvecklare ett sektorsansvar att verka för en god tillgänglighet till stationer i kommunernas planering. I remissyttranden över kommunernas detaljplaner bevakar Trafikverket att planerna stöder en god tillgänglighet, bl.a. infartsparkeringar. Trafikverket har inget ansvar för att anlägga eller driva infartsparkeringar vid pendeltågsstationer. Vid den framtida planeringen för regionalstågstation i Barkarby (som inte byggs i detta skede) görs lämpligen en analys av behovet av infartsparkeringar. En utökning av antalet infartsparkeringar görs lämpligen i samband med kommunens utbyggnad av Barkarbystaden.
47.10 Kommunen anser att cykelparkeringarna måste utökas och få en bättre standard än idag. Det är oacceptabelt att cykelparkeringsplatserna minskar i Jakobsberg.	47.10 Synpunkt tillgodoses: Antalet cykelparkeringar ses över i byggskedet. Trafikverket ska öka antalet cykelparkeringar där så är möjligt. Placering sker nära stationerna. Utformning beslutas i samråd med kommunen och SL i byggskedet.
48. AB Storstockholms lokaltrafik (SL)	
48.1 SL förutsätter att Trafikverket kommer att vidta åtgärder för att säkerställa att driftsäkerheten hålls på hög nivå under byggperioden. I järnvägsplanen omnämns hastighetsnedsättningar. Om detta ska genomföras är det angeläget att det tas upp i den ordinarie planeringsprocessen	48.1 Synpunkt tillgodoses: Samtlig planering av arbeten och trafikering kommer att ske enligt Banarbetsplaneringsprocessen (BAP-processen), i vilken SL deltar. Arbeten som kommer att påverka framkomligheten eller innebär hastighetsnedsättningar kommer att tas upp i BAP-processen inför varje planeringsår

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
så att tågens tidtabeller kan anpassas.	som PSB (Planerade Större Arbeten) till järnvägsnätsbeskrivningen. Projekt Mälarbanan har för avsikt att utföra arbetet med spårutbyggnaden väl planerad och förankrad i planeringsprocessen. Trafikverket kommer att vidta åtgärder för att säkerställa att driftsäkerheten hålls på en hög nivå.
48.2 SL påpekar att viltpassager över fyrspåret medvetet främjas genom lokalt lägre stängsel och detta utgör en risk för påkörning, skador på tåg, kontaktledning etc. och därmed långvarig trafikstörning.	48.2 Vid de två grönstråk som identifierats som viktiga spridningsstråk för vilt har de lägre stängselhöjderna valts för att minska barriäreffekterna men utgör samtidigt ett fysiskt hinder för mindre djur och åtminstone ett "tröskelhinder" för älgen. Stängslet utformas så att det blir lätt för djuret att ta sig ut om det hoppat in på banan. Föreslagen friluftspassage ger även djuren en alternativ passagemöjlighet i anknytning till Görvälnområdet. Förekomsten av älg i området har uppskattats till 4-5 stycken på Järvafältet och 0-4 stycken i Görvälnområdet. Miljö- och bygglovsnämnden i Järfälla kommun har beslutat om lägre stängsel på cirka 550 m längs spridningsstråket söder om Lädersättra som kompensationsåtgärd för upphävande av del av Görvälns naturreservat.
48.3 Vid utformning av plattformslängderna bör hänsyn tas till resenärernas gångavstånd varför plattformarna bör byggas 240 m långa.	48.3 Plattformarna i Barkarby och Kallhäll kommer att projekteras med längden 255 m. Plattformen i Jakobsberg är befintlig och är 260 m. Den rekommenderade längden är 240 m men en framtida förlängning till 255 m ska inte omöjliggöras och för att då undvika stora framtida ombyggnationer (växlar, spår och trapphus med anslutande broar måste anpassas till plattformen) har Trafikverket valt att redan nu bygga den längre längden.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
48.4 SL saknar illustration av den nya bussterminalen i Kallhäll på planritningarna. SL anser att detta bör genomföras inom järnvägsplanens ram i samband med att Trafikverket ska bygga ett nytt trapphus. Med anledning av det nya trapphuset har SL överlämnat en förslagsskiss till Trafikverket 2010-07-08 och SL anser att Trafikverket ska ta hänsyn till denna. Varuleveranser och sophämtning behöver lösas vid stationen i Kallhäll och SL föreslår en angöring från Slammertorpsvägen under gång- och cykelbron och med en varuhiss upp till bron. Att ta in denna funktion vid bussterminalen anser SL inte är acceptabelt.	48.4 Justering av bussterminalen i Kallhäll kan göras i enlighet med gällande detaljplan. Trafikverket för en löpande dialog med SL och kommunen för att hitta den bästa utformningen av området kring stationen/bussterminalen. Trafikverket avser att ta hänsyn till SL:s förslag till utformning och förslag till varuleverans/sophämtning i det kommande detaljprojekteringsarbetet.
48.5 SL har lämnat förslag på dragning av gång- och cykelvägar och övergångsställen bör dras vid Barkarby station för att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten till bytespunkten. SL har även lämnat förslag till bättre lösningar på korttidsangöring för taxi, personbil, varuleveranser, sophämtning, handikapparkering m.m. i Barkarby.	48.5 SL:s inlämnade förslag på utformning av området kring Barkarby station går att genomföra enligt detaljplanen. Trafikverket för en löpande dialog med SL och kommunen för att hitta den bästa utformningen av området kring stationen/bussterminalen. Trafikverket avser att ta hänsyn till SL:s synpunkter i det kommande detaljprojekteringsarbetet avseende utformningen.
48.6 SL förutsätter att ett nytt bussterminalavtal i Barkarby ingås som ska ersätta det avtal om nuvarande bussterminal som SL, kommunen och dåvarande SJ Stockholms banregion har ingått 1985.	48.6 Dåvarande SJ var part i det äldre avtalet eftersom det bl.a. berörde gångtunneln som SJ var delägare i. Avtalet från 1985 kommer att ersättas med dels genomförandeavtal mellan SL, kommunen och Trafikverket, dels bussterminalavtal mellan kommunen och SL.
49. Heliga Trefaldighets Katolska församling	
49.1 Församlingen framför att de kommer att drabbas av allvarliga konsekvenser när föreslagen utbyggnad kommer att genomföras och troligen	49.1 Trafikverket har gjort en utredning Buller och Vibrationer från Mäljarbanan Katolska kyrkan i Jakobsberg, 2010-04-21. Utredningen visar att

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
blir det inte längre möjligt att bedriva någon verksamhet i nuvarande kyrkocentrum på grund av kraftigt intrång i fastigheten, ökade bullerstörningar och vibrationer från järnvägstrafiken. En namninsamling till stöd för församlingen har genomförts med syfte att understryka behovet av positiva insatser från Trafikverket och Järfälla kommun för att så långt som möjligt begränsa de negativa följderna banutbyggnaden medför. Församlingen överlämnar kopior av listor med cirka 770 enskilda personer.	buller- och vibrationsvärdena vid en utbyggd järnväg hamnar i en nivå som genom bullerreducerade åtgärder bör kunna uppnås och accepteras för den typ av verksamhet som bedrivs på fastigheten. Det finns inga bullerriktvärden för kyrka. Dock vid jämförelse med riktvärdet för bostad konstaterar Trafikverket att ljudnivån klaras i kyrkosalen. Ljudnivån klaras med god marginal i församlingssalen då jämförelse görs med gällande plan, där tillåtna maximala ljudnivån är 60 dB(A). Trafikverket utför fasadåtgärder. Slutsatsen av de utförda vibrationsmätningarna är att de vibrationer som finns i kyrkan i dagsläget ligger under nivå för övervägande av åtgärd för bostad. Det finns inga riktvärden för kyrka. På grund av att huset är grundlagd på fast mark är det inte troligt att nivåerna kommer att överstiga nivå för övervägande av åtgärd efter utbyggnad. Intrånget medför inte att fastigheten blir olämplig för sitt ändamål. Befintliga funktioner kan upprätthållas. Trafikverket ersätter intrånget i enlighet med gällande lagstiftning, utför bullerskärm och fasadåtgärder. Järfälla kommun anpassar detaljplanen med borttaget utfartsförbud för att möjliggöra nya parkeringsplatser på fastigheten samt utökar byggrätten för kontor för att kompensera för den minskade ytan. Sammantaget bedömer Trafikverket att verket och kommunen så långt möjligt har begränsat de negativa följderna av fyrspårsutbyggnaden.
50. Västmanlands Kommuner och Landsting (VKL)	
50.1 VKL tillstyrker järnvägsplanen och betonar vikten av att tidsplanen för genomförandet hålls,	50.1 Utbyggnaden av sträckan Barkarby – Tomtebodavägen ingår inte i Projekt Mälarbanan, Barkarby – Kall-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
d.v.s. att planen är genomförd senast 2015. För att systemnyttorna med Citybanan ska uppnås betonar VKL att planeringen av sträckan Tomtebodaboda – Barkarby bedrivs med hög intensitet för att medge ett trafiköppnande i nära anslutning till Citybanans färdigställande år 2017.	håll som järnvägsplanen avser. Möjligheterna till trafiköppnande för delen Barkarby – Tomtebodaboda påverkas dels av finansiering och dels av möjliga lösningar för utförandet genom Solna och Sundbyberg. Ingen av dessa förutsättningar är klarlagda i dagsläget.
51. Miljö- och bygglovnämnden, Järfälla kommun	
51.1 Miljö- och bygglovnämnden hade föredragit en renodlad ekodukt eftersom erfarenheter visar att vilt inte väljer passager där människor rör sig. Nämnden framför dock att om passagen görs cirka 80 m bred fungerar den för både människor och större vilt.	51.1 Friluftspassagens syfte handlar i huvudsak om landskapsanpassning, att minska den visuella barriären i bergsskärningen, att vara en passage för människor, att förbättra entrén till Görvalns naturreservat samt att dessutom fungera som viltpassage. Alla dessa syften uppnås med redovisad utformning. Föreslagen bredd och längd ligger inom ramarna för begreppet ekodukt. Trafikverket har minskat bredden på friluftspassagen utifrån tidigare förslag redovisat på samrådet 11 jan – 8 feb 2010. Orsaken har varit att ge passagen en gestaltning där betongkonstruktionen bättre ansluter till intilliggande terräng. Det finns även tekniska och säkerhetsmässiga aspekter som begränsar möjligheten att bredda norrut. Därför finner Projekt Mälarbanan att lösningen är optimal och att det inte är kostnadsmässigt motiverbart med en breddning i förhållande till den nytta den ökade bredden utgör. Trafikverkets miljöspecialister anser inte att en 30 meters breddning skulle begränsa människolukt på ett sådant sätt att det påverkar djurs rörelsemönster.
51.2 Nämnden påpekar att Trafikverket måste klara riktvärdena för väsentlig ombyggnad och vidta alternativa åtgärder så som spårnära skärmar	51.2 Trafikverket har att följa de riktlinjer som gäller för väsentlig ombyggnad av järnväg. Det innebär att vidta de åtgärder som är tekniskt möjliga,

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
och rälsdämpning, där inte bullerskärmar anses vara teknisk möjliga. Nämnden framför att riktvärdet utomhus utanför boningsfönster är 55 dB(A) ekvivalentnivå.	ekonomiskt rimliga och miljömässigt motiverade för att nå aktuella riktvärden. Järnvägsplanens åtgärder, utökning av bullerskärmar, fasad- och uteplatsåtgärder svarar väl upp mot den bedömning Trafikverket har att göra. Det har visat sig att det krävs orimligt stora åtgärder utöver valda åtgärder för att få någon ytterligare ökad effekt. Främst har det att göra med att omgivande mark och bebyggelse ligger högre än järnvägen. De åtgärder som skulle krävas för att få ökad effekt skulle också väsentligt påverka stads- och landskapsbilden negativt. Utöver de skyddsåtgärder som Trafikverket gör enligt järnvägsplanen byggs dessutom skärmar med bullerabsorbenter i stationsnära lägen och vid Jakobsbergs industriområde, vilket ger en positiv påverkan på den totala ljudmiljön kring järnvägen. Trafikverkets uppfattning är att ljudmiljön för de boende totalt sett kommer att uppfattas som en förbättring med alla de åtgärder som vidtas, även om det inte gäller samtliga miljöer längs järnvägen. Spårnära skärmar är en relativt obeprövad teknik som använts på prov framförallt som ersättning av bullerskärm i vissa miljöer. Skärmarna har begränsad effekt i bredare spårområden och där omgivningen är höglänt såsom för Mälarbanan. Effekten av den spårnära skärmen måste vägas mot generella nackdelar för drift och underhåll (snöröjning) och framförallt mot de risker som finns för personer som rör sig i spårområdet som via skärmen hindras att komma undan annalkande tåg. Rälsdämpning är en obeprövad metod som använts på prov men visat sig ge mycket begränsad

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	effekt vid längre tids användning. I vissa fall har man erhållit negativa effekter. Både spårnära bullerskärmar och rälsdämpning har vidare en mycket begränsad effekt vad gäller godståg. Av ovanstående skäl har därför inte spårnära bullerskydd och rälsdämpning valts som skyddsåtgärder för projekt Mälarbanan. Trafikverket gör dock ett försök med spårnära skärm vid Galoppvägen i norra Jakobsberg. Försöket ingår inte som åtgärd i järnvägsplanen. Effekten av försöket med den spårnära skärmen kommer att mätas och vägas mot nackdelarna för drift och underhåll. Riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus gäller vid uteplats. Utomhus för bostadsområdet i övrigt gäller 60 dB(A).
51.3 Nämnden framför att bulleråtgärder ska även genomföras för planerad bebyggelse på Alpvägen. Området finns med i kommunens översiktsplan och detaljplaneprocessen inleddes med planuppdrag i november 2008. Gällande detaljplan anger bostäder. Det är nödvändigt att förlänga planket för att klara riktvärdena och därför bör åtgärden ingå i järnvägsplanen för Mälarbanan.	51.3 Synpunkt tillgodoses inte: Trafikverket uppför bullerskydd för befintliga bostäder. Gällande detaljplan från 1953 för detta område medger bostäder, men planen är inte genomförd. Vid en bygglovprövning för bebyggelse enligt gällande plan skulle krav på byggnaden ställas för att uppnå riktvärden enligt Boverkets allmänna byggregler.
51.4 Nämnden framför att syftet med utbyggnaden av järnvägen är att fler ska kunna åka kollektivt och då måste det finnas tillräckligt många parkeringsplatser, särskilt i Barkarby där regional-tåg ska stanna. För att inte ta så mycket mark i anspråk kan parkeringshus byggas.	51.4 Trafikverket verkar för en god tillgänglighet till stationer. I första hand avses gång-, cykel- och busstrafik. Trafikverket har också i sin planering tillsammans med kommunen strävat efter att behålla så många markparkeringsplatser som möjligt. Vid pendeltågsstationerna i både Jakobsberg och Kallhäll sker en upprustning av befintliga parker-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	ingsplatser i samband med utbyggnaden. Trafikverket projekt Mälarbanan har i egenskap av järnvägsbyggare varken ansvar för eller medel till att utöka antalet infartsparkeringar. Trafikverket har dock som samhällsutvecklare ett sektorsansvar att verka för en god tillgänglighet till stationer i kommunernas planering. I remissyttranden över kommunernas detaljplaner bevakar Trafikverket att planerna stöder en god tillgänglighet, bl.a. infartsparkeringar. Trafikverket har inget ansvar för att anlägga eller driva infartsparkeringar vid pendeltågsstationer. Vid den framtida planeringen för regionaltågstation i Barkarby (som inte byggs i detta skede) görs lämpligen en analys av behovet av infartsparkeringar. En utökning av antalet infartsparkeringar görs lämpligen i samband med kommunens utbyggnad av Barkarbystaden.
51.5 Antalet cykelparkeringar måste öka. Dessa ska placeras nära stationer, vara väderskyddade och låsbara. Cykelpump ska finnas bredvid. Plats för cykelparkeringar ska anvisas i plankartan.	51.5 Antalet cykelparkeringar ses över i byggskedet. Trafikverket ska öka antalet cykelparkeringar där så är möjligt. Placering sker nära stationerna. Utformning beslutas i samråd med kommun och SL i byggskedet.
51.6 Nämnden framför att utbyggnaden av järnvägen inte får försvåra förutsättningarna för kommunen att anlägga dammar för Bällstaåns rening mellan järnvägen och E18. Nämnden anser därmed att Trafikverket måste stabilisera banvallen. Nämnden anser också fyrspårsutbyggnaden kommer att leda till en stor ökning av vattenflödet till Bällstaån i och med att avrinningsområdet för Mälarbanan fördubblas. Därför måste Trafikverket anlägga fördröjningsdammor med	51.6 Trafikverket har visat att järnvägens bidrag till åns dåliga ekologiska status är marginell. Järnvägens dagvattensystem utförs med sandfång för att fånga upp eventuella föroreningar. Trafikverket avser ändå att utföra fördröjningsdammor i ån som en ytterligare åtgärd. Mälarbanans utbyggnad förhindrar inte att kommunen vidtar reningsåtgärder för sitt kommunala framtida reningsbehov med annat än att järnvägsutbyggnaden tar ytterligare mark i anspråk (järnvägsfastighetens yta ökar med cirka 40 % i

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
möjlighet att förhindra att förorenat vatten förs vidare.	området). Samma restriktioner, vad gäller att anlägga dammar nära järnvägen, gäller för den nya anläggningen som för den gamla. Befintliga kulverteringar, som av stabilitetsskäl byggts för att klara befintlig järnväg och annan kringliggande markanvändning, måste finnas kvar även efter ombyggnaden. Utbyggnaden av fyrspår medför ingen försämrad stabilitet i området. Järfälla kommun har mycket sent i projektet redovisat en översiktlig förstudie där dammar skisserats väldigt nära järnvägen. Trafikverket har svarat att dammarnas krön av stabilitetsskäl inte kan läggas närmre järnvägsspåret än 15 m, vilket motsvarar ca 10 m utanför järnvägsområdet. Med mycket omfattande förstärkningsåtgärder för järnvägen skulle avståndet till dammkrön kunna minskas endast ett fåtal meter och därigenom bidra till att dammarnas yta kan ökas marginellt. Trafikverket anser att kommunens begäran om att Trafikverket ska utföra försvarsarbeten (dvs förberedande arbeten) baserat på kommunens översiktliga förstudie är orimlig. Särskilt med hänsyn till de stora kostnader det skulle innebära för Trafikverket. Det är heller inte klarlagt att kommunen i slutändan kommer att välja dammar som huvudåtgärd eftersom stabilitetsproblematiken i övrigt i området medför höga anläggningskostnader för kommunen. Kommunen kan vidta förstärkningsåtgärder när dammarna byggs, det finns också andra möjliga reningsåtgärder, varför man inte kan påstå att Trafikverket förhindrar, försvårar eller fördyrar förutsättningarna för kommunen. Banvallen är genomsläpplig i motsats till asfalterade ytor, avrinningen ökar därmed endast marginellt i och med utbyggnaden. Avledning av drä-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	neringsvatten till Bällstaån sker då banvallen vattenfylls d.v.s. endast vid kraftig nederbörd. Trafikverket planerar att anlägga fördröjningsdammar för hantering av dagvatten från järnvägsanläggningen, dessa görs om möjligt med avstängning.
51.7 Nämnden framför att Bällstaåns dalgång är ett ekologiskt särskilt känsligt område som påverkas av utbyggnaden genom att spårets yta fördubblas och erosionsskydd anläggs längs ån. Att den tätortsnära naturen finns i angränsande naturområden har stor betydelse för grupper som inte alltid tar sig så långt på kort tid som barn, funktionsnedsatta, äldre och sjuka. Ingreppen i Bällstaåns dalgång måste begränsas eller kompenseras, genom att ersätta vegetation som försvinner och genom att förstärka natur- och friluftsvärdet på kvarvarande områden. Ingrepp i Banvaktarstugans trädgård och Hammarparken ska kompenseras. Dalgången är viktig som spridningskorridor.	51.7 Järnvägens område i Bällstaåns dalgång ökar med cirka 40 %, eftersom stor del av utbyggnaden ryms inom befintligt järnvägsområde. Det provisoriska spåret som planerats i Barkarby kommer inte att byggas varpå ingreppen i Banvaktarstugans trädgård kan begränsas. Trädgården påverkas marginellt av permanent ianspråktagande av mark. Däremot ligger hela trädgården inom etableringsområde för byggandet. Så långt som möjligt kommer trädgården att skyddas under byggtiden och återställning kommer att ske. I resterande del av Bällstaåns dalgång behövs mark för etablering och åtkomst under byggtiden. Skyddsvärda områden har mätts in tillsammans med kommunen och kommer att skyddas. Mark som tas i anspråk permanent och vegetation som påverkas ersätts och hanteras i avtal mellan Trafikverket och Järfälla kommun. Hammarparken berörs endast av tillfälligt nyttjande 5 m utanför befintlig fastighetsgräns för att möjliggöra utbyte av bullerplank mot ny bullerskärm. Marken återställs efter nyttjande. Ingen mark tas permanent i anspråk. Trafikverket kommer att anlägga fyra vilttrummor för att underlätta för framför allt räv och grävling att passera spårområdet. Där järnvägen passerar Bällstaån görs en ny trumma med åliknande botten för att underlätta fiskvandring och med "hyllor" som gör att mindre djur kan passera under

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	järnvägen. Trumman är dessutom cirka 3 meter hög och 3 meter bred varför åtminstone rådjur kan förväntas gå genom den, vid lågvatten. På en cirka 500 m lång sträcka i dalgången görs stängslet kring järnvägen 1,5 meter högt (mot cirka 2 meter i övrigt) för att underlätta för större vilt att hoppa över.
52. Landstinget i Uppsala län	
52.1 Landstinget påpekar att både landsting och kommuner i länet har visat sitt engagemang i frågan om brister i spårkapacitet genom att delta i finansieringen av Citybanan. En av grundförutsättningarna för vidare utvecklingen av länet är att förbättra kollektivtrafiken. Landstinget konstaterar med tillfredsställelse att utbyggnaden blir av men vill samtidig betona vikten av att inga förseningar uppstår i detta viktiga projekt.	52.1 Trafikverket lägger stor vikt vid att färdigställa etappen Barkarby – Kallhäll snarast möjligt.
4.2 Trafikverkets kommentarer till yttranden på detaljplan utställd 15 november – 13 december 2010 som behandlar järnvägsutbyggnaden	
53. Bostadsrättsföreningen Fågelsången, Jakobsberg 2:2284, 2:2359, 2:2360, 2:2361 och 2:2411	
53.1 Sakägarna framför att Brf Fågelsångens byggnader är från 1968 och en del av byggnaderna är pålade på grund av dålig bärighet. Sakägarna är därför mycket angelägna om att det inte uppstår vibrationer som riskerar att skapa skadliga rörelser i deras undergrund.	53.1 Vibrationer från dagens spåranläggning är uppmätta i ett stort antal hus i Jakobsberg, bland annat i Brf Fågelsången på Kvarnplan 1. I samtliga hus har de mätta vibrationerna varit så låga att risk för skador på byggnader kan uteslutas. I samtliga hus med pågrundläggning har nivåerna varit så låga att riktvärden för miljö kvalitet i byggnad uppfylls. Det finns inget som talar för att avvikande förhållanden föreligger inom dessa fastigheter. Det finns heller inga farhågor om att

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	vibrationerna ska bli större efter utbyggnaden eftersom banvallen får en ny och styvare konstruktion.
53.2 En del av tågen som passerar genom Jakobsberg skapar luftljud som gör att rutorna i fönster skallrar och det finns anledning att befara att ett ständigt ökande antal tåg kommer att förvärra besvären för de boende, 110 av 184 lägenheter bedöms vara berörda av detta.	53.2 Endast fönster som är dåligt stiftade i bågarna brukar skallra. Detta bör dock försvinna då bostadsrättsföreningen planerar att byta ut alla fönster mot nya.
53.3 Det är mycket viktigt att alla tänkbara åtgärder vidtas med spåren och området omkring dem för att minska bullret då det enligt handlingarna framgår att Fågelsångens fasader blir kraftigt bullerstörda. Dessutom kommer det bli nödvändigt att vidta åtgärder i våra fastigheter.	53.3 Synpunkt tillgodoses delvis: Husen ligger högt över spåret och spårområdet är brett. Detta innebär att buller från spåret fritt skulle kunna passera över en eventuell bullerskärm. Trafikverket har studerat sträckan förbi Jakobsbergs station och konstaterat att bullerskärmar kommer att vara helt verkningslösa. I Trafikverkets bullerutredning framgår att några av bostadsrättsföreningens fastigheter riskerar överskridande av riktvärden. Trafikverket och föreningen har träffats i denna fråga och avtal om åtgärder kommer att upprättas.
54. Lennart Andersson och Bo Lindestam, Gärdesvägen resp. Alpvägen	
54.1 Synpunktslämnarna beklagar att de redovisade kartorna för buller har en heltäckande områdesmarkering över Alpvägen som döljer detaljkonturerna för buller. Dock kan det konstateras att detta planområde kommer att påverkas av buller från en utbyggd Mälarbana. Hur detta har beaktas framgår inte på något annat sätt än att kommunen avser att komplettera illustrationen med en 3 meter hör bullerskärm.	54.1 De bullerkartor (bilaga 11) som redovisades på utställning av järnvägsplanen finns en transparent skraffering över det område som kommunen planerar för bostäder (Alpvägen). Under denna skraffering går det bra att tyda varje bullerkurva och dess färg. Trafikverket uppför bullerskydd för befintliga bostäder. Gällande detaljplan från 1953 för detta område medger bostäder, men planen är inte genomförd. Vid en bygglovprövning för bebyggelse enligt gällande plan skulle krav på byggnaden

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	ställas för att uppnå riktvärden enligt Boverkets allmänna byggregler.
55. Järfälla församling, Kallhäll 1:19	
55.1 Järfälla församlings verksamhet vid S:t Lukas kyrka i Kallhäll har redan idag störningar från buller. Störningarna kommer inte bli mindre med fler tåg och högre hastigheter. Församlingen ser därför fram emot att bullerskyddsåtgärder utförs.	55.1 Trafikverket har inventerat fastigheten och föreslår inga åtgärder då riktvärdet för bostad, 45 dB(A) kommer att uppfyllas. Det finns inga riktvärden för kyrkor.
56. Ulla Samuelsson, Galoppvägen	
56.1 Sakägaren anser att bullerplanket vid Galoppvägen utmed spåret ska vara högre än 2 meter från rälsöverkant. Dessutom måste planket utformas så att optimal bullerdämpning uppnås utomhus, eftersom vi även vill kunna vistas i våra trädgårdar.	56.1 Synpunkten tillgodoses delvis: Bullerskärmen har placerats på ett optimalt avstånd med hänsyn tagen till bullerdämpning, trafiksäkerhet och möjligheten att underhålla järnvägsanläggningen. Skärmen kommer även att försees med en ljudabsorbent på spårsidan vilket förbättrar skärmens bullerdämpande egenskaper. Trädgårdarna längs med Galoppvägen kommer att få en lägre maximal ljudnivå än i nuläget efter genomförd fyrspårsutbyggnad inklusive bullerskyddsåtgärder, cirka 4 dB. Detta beror just på att skärmen görs högre än befintlig, flyttas närmare spår och försees med en ljudabsorbent. Däremot är det inte möjligt att bygga en skärm som är så hög att riktvärden för uteplats uppfylls. Trafikverket har erhållit yttranden som motsätter sig högre skärm än två meter.
57. Bostadsrättsföreningarna Spinnrocken och Vävstolen, Ekedalsvägen	
57.1 Sakägarna framför att bullernivåerna kommer att hamna på nivåer över 80 dB(A) mot dagens	57.1 Bullernivåerna kommer att öka från 77-79 till 81-82 dB(A). Detta framgår av de bilagor sakägarna

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
maximala nivåer på under 70 dB(A).	bifogat sitt yttrande.
57.2 Trafikverket konstaterar i bullerutredningen att föreningarnas fastigheter kommer att utsättas för ljudnivåer över maximala riktvärden och konstaterar krasst att föreningen har tillgång till gemensamma innegårdar och därför föreslås inga åtgärder på uteplatser och balkonger. Samtidigt säger Trafikverket i bilaga 1 till bullerutredningen att man föreslår uteplatsåtgärder. Vid mötet med Trafikverket den 6 december 2010 säger Trafikverket att uteplats och balkongåtgärder blir för dyrt. I och med detta minskar marknadsvärdena på bostäderna på grund av den kraftigt försämrade närmiljön.	57.2 Markeringarna i bilaga 1 om uteplatsåtgärder är korrekta. De innebär i sakägarnas fall att möjligheten till gemensam skyddad uteplats ska utredas. Att Trafikverket skulle framfört kostnadsskäl som motiv för att inte åtgärda balkongerna stämmer inte. Att balkonger som vetter mot spårområdet inte åtgärdas beror inte på ekonomiska utan på tekniska skäl. En balkong som har hela sin öppning mot en bullerkälla kan inte skärmassas med mindre än att den glasas in i sin helhet. Enligt Boverkets Allmänna Råd 2008:1 Buller i planeringen anser Boverket att: "Helt inglasad balkong eller uteplats erbjuder inte utevistelse och bör därför inte accepteras som metod för att uppnå dessa allmänna råd." Trafikverkets riktlinjer följer samma princip varför inga åtgärder som inglasad balkong eller uteplats vidtas. Trafikverket önskar att erbjuda föreningen hjälp med att iordningställa gemensamma uteplatser på gårdarna som vetter bort från järnvägen.
57.3 Sakägarna vill att bullerutredningen görs om.	57.3 Synpunkten tillgodoses inte: Järfälla kommun har låtit en opartisk konsult granska bullerutredningen och inte funnit anledning att den ska göras om.
57.4 Sakägarna vill att fastställda riktvärden ska respekteras och att uteplatser och balkonger ska åtgärdas. Sakägarna vill att de boendes ute- och inomhusmiljö respekteras och inte avfärdas med kostnadsskäl.	57.4 Synpunkten tillgodoses: Riktvärden kan inte betraktas som gränsvärden. I Regeringens proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter" står uttryckligen att "Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrider." Beräknad maximal

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	Ljudnivå redovisad i Bilaga 2 i yttrandet avser den högsta maximala ljudnivån på fasad. Den högsta maximala ljudnivån på balkong i området är något lägre: 79 dB(A). För att reducera detta värde till 70 dB(A) krävs att en 7 meter hög skärm byggs direkt öster om spårområdet. Denna åtgärd bedöms som knappast tekniskt möjlig och definitivt inte samhällsekonomiskt lönsam. Den är heller knappast estetiskt önskvärd. Detta resonemang presenterades även vid mötet mellan Trafikverket och sakägarna.
57.5 Föreningen Spinnrocken har genomfört en egen vibrationsmätning under en månads tid då de anser att den av Trafikverket utförda mätningen är otillräcklig (Trafikverkets mätperiod var 6 dagar). Mätningarna skiljer sig åt och Trafikverket hävdar att deras mätning är korrekt vilket sakägarna misstror. Båda föreningarna kommer därför att bekosta en mer utförlig mätning under våren både vad gäller buller och markvibrationer. Miljökonsekvensbeskrivningen säger också att ingen ska behöva ha markvibrationer överstigande 0,4 RMS och det kan föreningarna konstatera att de har i flertalet lägenheter. Sakägarna vill att vibrationsutredning ska göras om och under en längre tidsperiod och på fler punkter i våra föreningar. Föreningen vill att fasställda riktvärden ska respekteras. Föreningen vill att de boendes ute- och inomhusmiljö respekteras och inte avfärdas med kostnadsskäl.	57.5 Vibrationsmätningar har utförts i fem lägenheter inom de två aktuella bostadsrättsföreningarna, två genom Trafikverkets försorg, och tre på uppdrag av Brf Spinnrocken. Ingen av dessa fem mätningar indikerar på förekomst av vibrationsnivåer över riktvärden. Mätningar utförda av Trafikverket visar att en typisk godstågspassage ger upphov till 0,3 mm/s RMS komfortvägd nivå. Mätningar utförda av Brf Spinnrocken är mätta som linjära nivåer PEAK och kan inte jämföras med riktvärden för komfortvibrationer. Detta har upprepade gånger förklarats för representanter för Brf Spinnrocken, både av Trafikverket och av föreningens egen konsult som utfört mätningen. De linjära mätvärdena motsäger inte slutsatsen att riktvärden för komfortvibrationer inte överskrids. Påståendet att värden över riktvärdet 0,4 mm/s vägt värde RMS har konstaterats i flertalet lägenheter är felaktigt. Vidare innehåller planförslaget inga förändringar som medför ökade vibrationsnivåer i aktuella byggnader. De högsta vibrationsnivåerna genereras av godstågen. Hastighet och axeltryck för godstågen påverkas inte av fyrspårsutbyggnaden. Tvärtom innebär den nya spårlösningen att godståg inte kommer att trafikera spår med växlar.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	Eftersom växelskarvar kan öka de krafter som skapar markvibrationer finns det en möjlighet att nivåerna minskar efter fyrspårsutbyggnaden. Då Mälarbanan trafikeras av drygt 200 tågpassager per dygn är det konsulten WSP:s bedömning att använd mättid är tillräcklig för att fastställa vibrationsnivåerna.
4.3 Yttranden inkomna under utställningstiden 10 januari- 31 januari 2011	
58. Bertil Åkerblom, Vasavägen	
58.1 Bertil Åkerblom bifogar en tvärsektion med bullerspridning före och efter utbyggnad. Han framför att spåren i dag inte syns från fastigheten på Vasavägen 67-89, men att de tillkommande spåren kommer att synas. Han menar att det kommer att öka bullernivån markant. Bertil kräver att det planerade bullerplanket vid Frihetsvägen förlängs till och med Vasavägen 89, alternativt att bullerplank monteras mellan spår.	58.1 Synpunkten tillgodoses inte: Vid utbyggnaden ökar maximal ljudnivå vid fasad från 78-83 dB(A) till 82-83 dB(A) vid Vasavägen 87 beroende på vilken våning som studeras. De högsta ljudnivåerna är på den översta våningen och de lägsta är i markplan. Även med 3 meter hög skärm på skärningskrön och mellan norr- och södergående spår, är den maximala ljudnivån på balkongerna väl över 70 dB(A) efter utbyggnad. Projektet är klassat som väsentlig ombyggnad vilket innebär att riktvärden utomhus ska eftersträvas. Dock ska åtgärderna vara tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. Några ekonomiskt rimliga åtgärder för att uppfylla samtliga riktvärden utomhus har inte kunnat identifieras. Fasadåtgärder kommer att utföras i de fastigheter där riktvärden inomhus inte uppfylls.
58.2 Bertil Åkerblom framför att han själv kommer att mäta bullernivåer om bullerplank inte uppförs hela vägen mellan Frihetsvägen och nuvarande gångbron samt kräva kompensation för störd sömn för att Trafikverket underlåtit att	58.2 Synpunkten tillgodoses delvis. Trafikverket kommer genom stickprov att följa upp de bulleråtgärder som görs inom projektet. Om sakägarna ändå skulle uppleva en störning ska man i första hand vända sig till Trafikverket som utreder och bedömer åtgärdsbehovet. I slut-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
göra vad de kan för att undvika förhöjt buller.	ändan är kommunen tillsynsmyndighet och kan ålägga verksamhetsutövare, i det här fallet Trafikverket att vidta åtgärder för att avhjälpa problemet. Åtgärderna ska dock vara rimliga i förhållande till problemet.
59. E.ON Sverige AB för E.ON Värme Sverige AB	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
59.1 Ledningsägaren påpekar att eventuella åtgärder på ledningar som blir nödvändiga till följd av järnvägsplanen får bekostas av exploatören. Arbeten invid fjärrvärmeledning ska utföras i enlighet med E.ON:s grävningsföreskrifter. Viktigt att Exploatören känner till ledningarnas förläggingsdjup för att undvika skador. Träd som planteras närmare ledning än 2,5 meter måste förses med rotskydd. Om fjärrvärmeledning hamnar inom järnvägsmark önskar E.ON att servitut bildas för att säkerställa rätt för bolaget att behålla, underhålla och förnya den aktuella ledningen på järnvägsmark.	59.1 Trafikverket har inlett en dialog om utbyggnaden av järnvägen med E.ON. Syftet är att denna ska utmyнна i ett genomförandeavtal som behandlar hur vi arbetar tillsammans i olika steg under fyrsårsutbyggnaden samt hur kostnaden ska fördelas. Trafikverket vill i samarbete med ledningsägaren hitta bra lösningar för omläggningar av de berörda ledningarna. Efter omläggning kommer ledningskorsningsavtal att tecknas mellan Trafikverket och ledningsägarna för eventuellt korsande ledningar. Trafikverket medverkar till att nödvändiga rättigheter erhålls för omlagda ledningar.
60. Strålsäkerhetsmyndigheten	
Inga synpunkter utöver de som tidigare lämnats i december 2010.	
61. Landstinget Västmanland	
61.1 Tillstyrker järnvägsplanen samt betonar att utbyggnaden av sträckan Barkarby - Tomteboda behöver vara klar i nära anslutning till Citybanans färdigställande år 2017.	61.1 Utbyggnaden av sträckan Barkarby – Tomteboda ingår inte i Projekt Mälarbanan, Barkarby – Kallhäll som järnvägsplanen avser. Möjligheterna till trafiköppnande för delen Barkarby – Tomteboda påverkas dels av finansiering och dels av möjliga lösningar för utförandet genom Solna och Sund-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	byberg. Ingen av dessa förutsättningar är klarlagda i dagsläget.
62. Jernhusen	
62.1 Jernhusen vill gärna ha möjligheten att medverka i den kommande utvecklingen av den framtida regionaltågsstationen i Barkarby.	62.1 Utbyggnad av regionaltågsstationen ingår inte i Projekt Mäljarbanan, Barkarby – Kallhäll, även om utrymme för den reserveras i järnvägsplanen. Trafikverket är positiva till ett framtida samarbete kring regionaltågsstationen.
63. Kommunstyrelsen Sundbyberg	
63.1 Sundbybergs stad konstaterar att de aldrig fått informationen om den ursprungliga utställningen av järnvägsplanen den 15 november till den 13 december 2010.	63.1 Trafikverket har skickat ett rekommenderat brev med underrättelse om utställning den 2 november 2010. Enligt kvitto från posten har försändelse med rekommenderat brev skickats till Sundbybergs stad. Utöver rekommenderade brev till sakägare har Trafikverket kungjort utställningen av järnvägsplanen i Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och Mitt i Järfälla.
64. Agneta Karlsson m.fl., Sporrvägen	
64.1 Sakägarna är besvikna och upprörda över att bullernivåerna inte minskar i och med fyrspårsutbyggnaden, särskilt med hänsyn till att det varit både kommunens och Trafikverkets målsättning. Sakägarna tycker inte att Trafikverket har analyserat ytterligare möjligheter till att minska bullret. De menar att hastigheterna inte borde ökas, genom att start-/stoppträckor för pendeltågen förlängs.	64.1 Synpunkten tillgodoses delvis. De topografiska förhållandena förbi Sporrvägen är mycket ofördelaktiga. Bostadshuset ligger väldigt nära spår och dessutom placerade på en höjd över spåret, varför en bullerskärm vid spåret inte förmår skärma ljudutbredningen från de bortersta spåren. Trafikverket har under arbetet med järnvägsplanen varit mycket medvetna om detta och lagt ner mycket arbete för att försöka hitta en bullerskyddsåtgärd som lindrar bullersituationen för de boende. Följande åtgärder för dämpning vid källan har studerats: a) 3 meter hög skärm öster om spåren b) Skärm mellan spår c) Spårnära bullerskärm på alla fyra spår

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	d) Rälsdämpning (vibrationsdämpande material monteras på rälen) e) 2 meter hög skärm öster om spåren Utöver dämpning vid källan kommer Trafikverket att utföra fasadåtgärder för att dämpa bullernivåerna inomhus. Alternativ a) valdes bort eftersom ljudnivåsänkningen av norrgående tåg blir begränsad. För Sporrvägen 21 skulle sänkningen av den maximala ljudnivån bli cirka 1 dB. Den stora effekten skulle vara att ljudnivån för södergående fjärr-, regional- och godståg skulle dämpas med cirka 7 dB. Eftersom övriga tågpassager skulle dämpas med mindre än 1 dB gjordes bedömningen att åtgärden inte var ekonomiskt rimlig i förhållande till effekten. Alternativ b) valdes bort på grund av att den då nödvändiga breddningen av spåravståndet skulle få stora konsekvenser för intrånget på kringliggande fastigheter samt att arbetsmiljön skulle försämrats i och med fler hinder längs spåren och en längre utrymningstid. Alternativ c) valdes bort dels eftersom den ger osäker effekt, dels eftersom spårområdet skulle behöva breddas. Ytterligare en aspekt är att spårnära bullerskärm vid samtliga spår ger mycket negativa effekter för arbetarskydd och möjlighet till underhåll av spår. Sammantaget har Trafikverket bedömt att de negativa effekterna väger tyngre än de positiva. Alternativ d) valdes bort eftersom rälsdämpning är en obeprövad metod som använts på prov men visat sig ge mycket begränsad effekt vid längre tids användning. I vissa fall har man erhållit negativa effekter.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	Alternativ e) valdes eftersom den dämpar den maximala ljudnivån med 2 dB i markplan. Det ger samma ljudnivå som fastigheterna har idag. Trafikverket bedömer att detta område är speciellt utsatt då det ligger på en höjd relativt järnvägen, vilket också återspeglas i inkomna synpunkter. Därför har Trafikverket valt att revidera järnvägsplanen och kommer att uppföra en 3 m hög bullerskärm vid Sporrvägen. Höjningen förändrar inte den maximala ljudnivån, som är dimensionerande för val av åtgärder, eftersom skärmen inte dämpar ljud från de bortre spåren. Åtgärden bedöms dock sänka ljud från tågpassagerarna på det närmsta spåret med cirka 7 dB. Antalet passager med höga ljudnivåer kommer därmed att minska. Syftet med projekt Mälarbanan, Barkarby – Kallhäll är bl.a. att möjliggöra en ökad kapacitet och en ökad turtäthet. Ett sätt att uppnå syftet är att korta restiderna vilket kräver högre hastigheter. Vid Sporrvägen kommer dock pendeltågens hastighet att vara ungefär som idag då tågen har en stoppsträcka innan, respektive startsträcka efter plattformen i Jakobsberg.
64.2 Idag finns flera större industrifastigheter på den västra sidan av järnvägen där ljudet kan studsas och förstärka bullret för boende på den östra sidan. Vid byggande av bullerskärmar bör därför skärmarnas effekter "åt båda hållen" nogt beaktas, för att undvika att ljudet studsar från skärmarna.	64.2 Synpunkt tillgodoses: Trafikverket kommer att bygga en 2 meter hög skärm väster om järnvägen mot industriområdet. Denna skärm kommer likt den på östra sidan om spåret att vara försedd med ljudabsorbent in mot järnvägen för att minimera att ljudet studsar.
64.3 Sakägarna menar att de av Trafikverket föreslagna bullerskärmar vid uteplatser inte räcker för att dämpa utomhusbuller, uteplatsen måste glasas in om det ska ha någon effekt.	64.3 Synpunkten tillgodoses inte: I de fall en fastighet har en alternativ eller möjlighet till alternativ uteplats i skyddat läge, där den maximala ljudnivån understiger 70 dB(A) på fastigheten hänvisas fastighetsägaren att använda

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	denna i enlighet med riktlinjerna. I de fall detta inte är möjligt kommer Trafikverket att presentera ett åtgärdsförslag som sedan diskuteras med fastighetsägaren. Trafikverket kan exempelvis föreslå lokala skärmar om de kan ge positiv effekt. I de fall uteplatsen ligger vinkelrät mot järnvägen ger en lokal skärm mycket liten effekt. Enligt Boverkets Allmänna Råd 2008:1 Buller i planeringen anser Boverket att: "Helt inglasad balkong eller uteplats erbjuder inte utevistelse och bör därför inte accepteras som metod för att uppnå dessa allmänna råd."Trafikverkets riktlinjer följer samma princip varför inga åtgärder som inglasad balkong eller uteplats vidtas.
64.4 Enligt järnvägsplanen och MKB är det endast fastigheter på Slöjdvägen som har vibrationer över riktvärdena. Sakägarna påpekar att de inte har fått några mätningar gjorda på sin egen fastighet när det gäller vibrationer. Men de kan ändå konstatera att vibrationerna redan idag är rejäla, detta gäller inte bara godstågen utan även pendeltågen som bland annat orsakar att glas (dricksglas i skåp) skallrar och golven vibrerar.	64.4 Vibrationer har mätts på Sporrvägen 1, 19 och 23. På samtliga fastigheter mättes vibrationsnivåer över känsletröskeln men under riktvärde för miljö kvalitet (nivå för övervägande av åtgärd) enligt Trafikverkets riktlinjer för vibrationer vid projekt som klassas som väsentlig ombyggnad. Vid ombyggnad av järnvägen gäller nya lägre riktvärden för vibrationer. Trafikverkets möjligheter att vidta vibrationsreducerande åtgärder är begränsat till områden där riktvärden överskrids. Nivåerna ligger under riktvärdena för miljö kvalitet. Det finns heller inga farhågor att vibrationerna ska bli större efter ombyggnad eftersom banvalen får en ny styvare konstruktion, vilket ger större motstånd mot vibrationer. Dock kommer antalet störningstillfällen att öka på grund av ökad trafik. Det finns inga enkla bra metoder för att dämpa vibrationer, där man kan vara säker på att det ger tillräcklig effekt.
64.5 Sakägarna konstaterar att tomterna som sluttar mot järnvägsspåret under åren har eroderats	64.5 Synpunkten tillgodoses inte: En stödmur och jordfyllning påverkar inte vibrationsnivåerna.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
kraftigt. Det vore därför högst rimligt att man i samband med spårutbyggnaden förstärker och fyller ut med jord på dessa tomter. Genom att sätta upp rejäla stödmurar och därmed "höja" tomterna (ev. i terrassform) borde rimligtvis både vibrationer och buller minska. Dessutom skulle vi slippa se tågtrafiken. Detta kan möjligen delvis finansieras tillsammans med berörd fastighetsägare.	En stödmur med jordfyllning skulle behöva göras för samtliga fastigheter längs Sporrvägen för att överhuvudtaget ge önskad effekt. Vidare behövs en bullerskärm ovanpå stödmuren, eftersom enbart stödmur med uppfyllnad inte dämpar bullret. Den sammanlagda effekten skulle vara bra, men ändå inte leda till att riktvärden för utomhusmiljö nås. Åtgärden är väsentligt mer kostsam än bullerskärm vid spår utan att ge avsevärt större dämpning varför den inte är ekonomiskt försvarbar. Eroderingen har inget orsakssamband med järnvägen.
64.6 Sakägarna är angelägna om att farliga träd på kommunal mark mellan deras fastighet och järnvägen fälls, eftersom de är farliga även för deras hus. De framför önskemål om att bli informerade innan utförande.	64.6 Trafikverket och Järfälla kommun upprättar avtal om vilka träd som tas ned under utbyggnaden samt hur Trafikverket i framtiden ska ha rätt att ta bort farliga träd på kommunal mark längs järnvägen. Under fyrspårsutbyggnaden kommer Trafikverket att informera närboende inför varje start av byggetapp. För information om framtida fällning av farliga träd på kommunal mark hänvisar Trafikverket till kommunen.
64.7 Sakägarna betonar vikten av att nya bullerskärmar och andra bullerskyddsåtgärder genomförs så snart som möjligt för att minska störningar under byggtiden.	64.7 Synpunkten tillgodoses: Trafikverkets ambition är att bullerskyddsåtgärder ska vidtas tidigt i projektet för att minska störningarna under byggskedet. Vissa åtgärder är dock säsongsberoende och kan behöva samordnas med övrig utbyggnad.
65. Elsäkerhetsverket	
Inga synpunkter.	
66. Pia Nyberg, Slöjdvägen	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
66.1	66.1

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
Sakägaren vill starkt protestera mot sättet som Trafikverket har verkat för att Järfälla kommun ska ändra gällande detaljplan för småhusen på Slöjdvägen så att möjligheten till att bygga om till nytt boende tas bort.	Järfälla kommun har i samråd med Trafikverket kommit fram till att bostad, i kvarteret (Slöjdvägen) närmast järnvägen, inte är lämpligt. En ökning av buller bedöms uppstå vid utbyggnaden av Mälarsebanan. Vibrationsnivåerna bedöms ligga på ungefär samma nivåer både före och efter utbyggnad men enligt Trafikverkets riktlinjer vid ombyggnad bör vibrationsreducerande åtgärder övervägas. För att åstadkomma en bra boendemiljö för de fåtal fastigheter intill järnvägen som idag används för boende skulle krävas mycket omfattande och kostsamma åtgärder. Det är dessutom osäkert om åtgärderna verkligen ger ett lyckat resultat. Trafikverket har därför kommit till slutsatsen att inte vidta vibrationsdämpande åtgärder.
66.2 Sakägaren anser sig lida skada i sin boendesituation samt ekonomiskt vid en eventuell framtida försäljning eftersom värdet minskar då möjlighet till boende tas bort.	66.2 Trafikverket bedömer inte att det skulle innebära någon ekonomisk förlust för fastighetsägarna att ta bort möjligheten att få bygglov för boende. Däremot förstår Trafikverket om fastighetsägare anser att det är ett stort ingrepp i valfriheten att inte längre kunna erhålla bygglov för bostadsändamål, särskilt i de fall där en ägare har fastigheten enbart för sitt boende.
66.3 Sakägaren anser att boendesituationen är ohållbar utan buller- eller vibrationsåtgärder, vilket leder till att hon är tvingad att anta erbjudande om inlösen. Sakägaren anser att den erbjudna summan är ett skambud som inte möjliggör inköp av likvärdigt boende i närområdet. Sakägaren påpekar att skyddsåtgärder, enligt Trafikverkets policy, bör erbjudas då de kostar mindre än 50 % än fastighetens marknadsvärde.	66.3 Trafikverket har låtit utföra oberoende värderingar av de berörda fastigheternas marknadsvärden. Kostnaderna för skyddsåtgärder för de boende på Slöjdvägen, udda nummer, överstiger summan av fastigheternas marknadsvärden. Därför har Trafikverket valt att erbjuda sig att köpa fastigheterna samt att ersätta eventuella andra kostnader/ekonomisk förlust som direkt beror på att fastighetsägaren väljer att sälja sin fastighet till Trafikverket, t.ex. flyttkostnader. Den drabbade fastighetsägaren bör därmed kunna hitta ett alternativt boende utan att göra en ekonomisk

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	förlust.
67. E.ON Elnät Sverige AB	
Inga synpunkter.	
68. Nina Hjerpe	
68.1 Nina Hjerpe framför att det är väldigt viktigt att alla träd bevaras eftersom de betyder så mycket för livsglädje, trivsel och syret. Både för gående och järnvägsresenärer samt djur.	68.1 Synpunkten tillgodoses inte: På grund av järnvägsutbyggnaden kommer mindre naturmiljöer och träd nära järnvägen att försvinna. Intrång kommer även att ske i Görvälns naturreservat men detta kompenseras med att Trafikverket vidtar åtgärder för att bl.a. främja återväxten av ek samt bibehålla insektslivet. Utbyggnaden bedöms verka för uppfyllelse av klimat- och luftkvalitetsmålen då utbyggnaden på sikt förväntas minska utsläppen av exempelvis fossila bränslen.
69. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	
Avstår från att yttra sig.	
70. Länsstyrelsen i Stockholms län	
70.1 Länsstyrelsen framför synpunkter beträffande risk- och störningsfrågor. Dessa berör såväl järnvägsplanen som detaljplanen. Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket och Järfälla kommun samordnar planerna så att framförda synpunkter tillgodoses på ett tillfredställande sätt. Riskreducerande och bullerbegränsande åtgärder kan behöva hanteras inom eller utanför järnvägsområdet. Detta kan ske inom ramen för järnvägsplanens åtaganden och/eller detaljplanens bestämmelser.	70.1 Synpunkt tillgodoses: Trafikverket har beaktat Länsstyrelsen synpunkter och skyddsåtgärd mot urspårning i form av skyddsräl införs. Planritningar och texter revideras, se 70.2 - 70.3 nedan. Trafikverket har tillsammans med Järfälla kommun diskuterat Länsstyrelsens yttrande och samordnat åtgärder i både järnvägsplan och detaljplan.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
70.2 Länsstyrelsen framför att texten om riskfrågor i miljökonsekvensbeskrivningens (MKB) avsnitt 5.10 Risk och säkerhet och planbeskrivning behöver förtydligas.	70.2 Synpunkt tillgodoses: Trafikverket förtydligar texterna om risk i planbeskrivning (avsnitt 5.5, Risk och säkerhet) och MKB (avsnitt 5.10, Risk och säkerhet) med avseende på skillnad mellan icke-acceptabel risk och förhöjd risk.
70.3 Länsstyrelsen anser att de i järnvägsplanen respektive detaljplanen föreslagna skyddsavstånden i vissa delar behöver ökas eller kompletteras med riskreducerande åtgärder inom spårområdet och/eller i angränsande bebyggelsekvarter på den mest konfliktfyllda sträckan, cirka 1 500 meter norrut från Jakobsbergs station.	70.3 Synpunkt tillgodoses: Trafikverket har utifrån inkomna synpunkter samt samråd med Länsstyrelsen och Brandkåren Attunda valt att vidta ytterligare åtgärder för urspårning på sträckan genom norra Jakobsberg, då de avses rimliga att vidta, då spårområdet kommer nära befintlig bebyggelse. Trafikverket väljer att anlägga skyddsräll på de två yttersta spåren vid Katolska kyrkan, norra industriområdet i Jakobsberg samt vid Slöjdvägen d.v.s. spår U1 km 18+010 – 19+000 samt spår N1 km 17+740 - 18+160. Åtgärd med skyddsräll vidtas för att befintlig bebyggelse ska kunna ligga kvar. Trafikverket väljer att anlägga skyddsräll då det är en vedertagen metod inom Trafikverket för att förebygga urspårning vid t.ex. broar och tunnlar. Åtgärden bedöms också vara samhällsekonomiskt fördelaktig i jämförelse med kostnaden för att förändra befintlig bebyggelse invid järnvägen.
70.4 Länsstyrelsen framför att både vid Jakobsbergs stationsområde och i centrala Barkarby redovisas att stängsel alternativt bullerskärm får uppföras utmed banan. Länsstyrelsen anser att en hög ambitionsnivå ska eftersträvas även för att skydda den offentliga miljön från störande tågbuller, och särskilt platser där många människor vistas. Stängsel är inte tillräckligt som skydd för utemiljön i dessa lägen.	70.4 Synpunkt tillgodoses: Trafikverket har tillsammans med Järfälla kommun arbetat vidare med skärmar och staket och beslutat att skärm ska uppföras vid stationsområdena. Skärm anläggs där människor vistas nära invid spår d.v.s. på östra sidan om järnvägen i Jakobsberg samt sydväst om järnvägen vid Barkarby station. Dessa skärmar förses med ljudabsorbent på insidan likt de bullerskärmar som är angivna på planritningarna.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

5. Förteckning över inkomna synpunkter på Trafikverkets förslag till ändring

Nr	Datum	Berörd sakägare	Anmärkning
71	20110317	KB Jakobsberg 22:13 via Kent Nilsson, Creciente AB Box 514 442 115 KUNGÄLV	Jakobsberg 22:13 Byggrätt, värdeutlåtande
72	20110317	Sundbybergs Mekaniska Verkstads AB Håkan Ekstedt Box 85 177 22 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 22:11 Godkänner revideringen, påverkan på byggrätt
73	20110321	Sca Packaging Sweden Aktiebolag Box 504 331 25 VÄRNAMO	Dikartorp 3:4 Befintligt servitut, förvärv
74	20110304 20110309	Alexei Tsygankov och Suzanna Tsygankova Sporrvägen 23 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1840 Godkänner revideringen
75	20110304	Allan Roll Sporrvägen 25 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1841 Godkänner revideringen, sänkt hastighet, plank vid tomtgräns
76	20110304	Ingrid och Torbjörn Jansson Sporrvägen 12 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1846 Godkänner revideringen
77	20110307	Thomas Karlsson Sporrvägen 21 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1839 Godkänner revideringen. Bullerdämpande åtgärder ska vidtas innan byggstart.
78	20110307	Åsa Jamtrot Sporrvägen 18 177 59 Järfälla	Jakobsberg 2:1843 Godkänner revideringen
79	20110307	Anders Rösmark Sporrvägen 14 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1845 Godkänner revideringen, förväntar sig fasad- och uteplatsåtgärder
80	20110307	Anna Sandkvist Sporrvägen 4 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1850 Godkänner revideringen

Ärendenr.: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Nr	Datum	Berörd sakägare	Anmärkning
81	20110309	Kristina Enberg Andréasson och Lennart Andréasson Sporrvägen 15 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1836 Godkänner revideringen
82	20110309	Birgitta och Lennart Petersson Sporrvägen 17 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1837 Godkänner revideringen
83	20110309	Agneta Karlsson Sporrvägen 21 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1839 Godkänner revideringen, utgår från att tidigare lämnat yttrande tillgodoses
84	20110309	Rolf Eriksson Sporrvägen 10 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1847 Godkänner revideringen
85	20110309	Erik Philipson Sporrvägen 8 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1848 Godkänner revideringen, föreslår bullerplank mellan spåren
86	20110310	Katarina Eklund Sporrvägen 11 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1834 Godkänner revideringen, bullerskärm höjas även vid Sporrvägen 1-11
87	20110310	Karin Brodin Tärnström och Mikael Tärnström Sporrvägen 6 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1849 Godkänner revideringen
88	20110311	Mona Göransson Sporrvägen 13 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1835 Godkänner revideringen
89	20110311	Aranka Sternoczky och Torsten Pettersson Sporrvägen 19 177 59 JÄRFÄLLA	Jakobsberg 2:1838 Godkänner revideringen

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

6. Sammanfattning av inkomna synpunkter på Trafikverkets förslag till ändring med Trafikverkets svar

Yttranden från sakägare på Trafikverkets förslag till ändring (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
71. Creciente AB, Kent Nilsson, Jakobsberg 22:13	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
71.1 Sakägaren önskar att byggrätten på fastigheten 22:13 bildar ett 90-gradigt hörn vid det område som Trafikverket behöver för teknikbyggnaden.	71.1 Synpunkt tillgodoses inte: Trafikverket behöver den markyta som redovisats på reviderad planritning februari 2011 för att rymma nödvändig teknikutrustning. Trafikverket finner det inte nödvändigt att ytterligare inskränka fastighetsägarens byggrätt. Synpunkten rör detaljplan och är vidarebefordrad till Järfälla kommun.
71.2 Sakägaren framför att det är viktigt att de har rätt att bygga ut till gräns mot Trafikverkets utkravning.	71.2 Synpunkt tillgodoses: Ja detaljplanen medger fortsatt byggrätt på fastigheten fram till Trafikverkets fastighetsgräns vid teknikbyggnad.
71.3 Sakägaren har i tidigare planer inte observerat att den prickade marken mot Trafikverkets fastighet utökas vilket begränsar byggmöjligheterna och vill om möjligt att det prickade områdets bredd är som tidigare.	71.3 Synpunkt tillgodoses inte: Utökningen av spårområdet mot industriområdet innebär ett markintrång på industrifastigheterna i norra Jakobsberg. I och med detta intrång kommer järnvägen närmare befintlig bebyggelse och befintliga byggrätter. För att minimera järnvägens påverkan (med avseende på buller, vibrationer, elektromagnetiska fält och risker) på framtida bebyggelse har Järfälla kommun justerat marken som inte får bebyggas.
71.4 Sakägare har erhållit ett värdeutlåtande för ersättning vid fastighetsreglering och framför att om detta ska ligga till grund för Trafikverkets ersättning så ställer sig sakägaren helt avvisan-	71.4 Värdeutlåtandet är upprättat av en oberoende värderare. Trafikverket och sakägaren kommer att träffas för att diskutera utlåtandet och fortsatt hantering.

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden från sakägare på Trafikverkets förslag till ändring (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
de till marköverföringen. Om så är fallet vill sakägaren att Trafikverket eventuellt löser in fastigheten då intrånget drastiskt kommer att inskränka på fastighetens användningsmöjligheter.	
72. Sundbybergs Mekaniska Verkstads AB, Håkan Ekstedt, Jakobsberg 22:11	
72.1 Sakägaren godkänner revideringen under förutsättning att byggrätten på fastigheten Jakobsberg 22:11 inte inskränks av den nya större teknikbyggnaden.	72.1 Synpunkten tillgodoses: Byggrätten inom Jakobsberg 22:11 påverkas inte av revideringen.
73. Martin Kimland, SCA Packaging AB, Dikartorp 3:4	<i>Avtalsförhandlingar pågår</i>
73.1 Sakägaren undrar hur revideringen påverkar Trafikverkets förvärv av fastigheten Dikartorp 3:4 vilket inte framgår av översänt underlag om revideringen. I övrigt tolkar sakägaren att Trafikverkets etablering inom Dikartorp 3:6 inte blir av utan endast etablering på Dikartorp 3:4, då vi inte har erhållit uppdaterade underlag för 3:6. Sakägaren godkänner inte revideringen med hänsyn till att fastighet Dikartorp 3:6 fortsatt kommer att belastas med servitut för tillfartsväg. I övrigt samtycker sakägaren till revideringen av planen.	73.1 Synpunkt tillgodoses inte: Revideringen påverkar inte diskussionerna om förvärv av markområdet. Revideringen berör endast Dikartorp 3:4. I utställd järnvägsplan låg den nya teknikbyggnaden på västra sidan spåret, på fastighet Dikartorp 3:4. Förändringen av järnvägsplanen på fastigheten Dikartorp 3:4 blir positiv för fastighetsägaren då det permanenta intrånget minskar i och med att teknikbyggnad och serviceväg tas bort. Trafikverket vill dock behålla samma område som tillfälligt nyttjande under byggtiden för att säkerställa åtkomsten till järnvägen. Befintlig teknikbyggnad öster om spåren på Trafikverkets fastighet kommer att finnas kvar men byggas om och därmed kommer befintligt servitut över Dikartorp 3:6 att behållas. På fastighet Dikartorp 3:6 är det ingen förändring gjord i järnvägsplanen sedan utställningen. Dikar-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden från sakägare på Trafikverkets förslag till ändring (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	torp 3:6 berörs liksom tidigare av dels permanent intrång, dels tillfälligt nyttjande.
74. Alexei Tsygankov och Suzanna Tsygankova, Jakobsberg 2:1840	
74.1 Sakägaren godkänner revideringen.	74.1 Noteras.
75. Allan Roll, Jakobsberg 2:1841	
75.1 Sakägaren godkänner revideringen.	75.1 Noteras.
75.2 Sakägaren kräver att hastigheten för tågen sänks med 20-30 km/h och önskar ett plank i tomtgränsen.	75.2 Syftet med projekt Mälarbanan, Barkarby – Kallhäll är bl.a. att möjliggöra en ökad kapacitet och en ökad turtäthet. Ett sätt att uppnå syftet är att korta restiderna vilket kräver högre hastigheter. För att en bullerskärm vid tomtgräns skulle ge effekt skulle slänten mellan järnväg och byggnader behöva fyllas ut. Den sammanlagda effekten av detta skulle vara bra, men ändå inte leda till att riktvärden för utomhusmiljö uppfylls. Åtgärden är väsentligt mer kostsam än bullerskärm vid spår utan att ge avsevärt större dämpning varför den inte är ekonomiskt försvarbar. Trafikverket kommer att se över möjligheterna att ge fastighetsägarna en skyddad uteplats. I de fall en fastighet har en alternativ eller möjlighet till alternativ uteplats i skyddat läge, där den maximala ljudnivån understiger 70 dB(A) på fastigheten hänvisas fastighetsägaren att använda denna i enlighet med riktlinjerna. I de fall detta inte är möjligt kommer Trafikverket att presentera ett åtgärdsförslag som sedan diskuteras med

Ärendenr: TRV 2010/32686
 Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden från sakägare på Trafikverkets förslag till ändring (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	fastighetsägaren. Trafikverket kan exempelvis föreslå lokala skärmar om de kan ge positiv effekt. I de fall uteplatsen ligger vinkelrät mot järnvägen ger en lokal skärm mycket liten effekt.
76. Ingrid och Torbjörn Jansson, Jakobsberg 2:1846	
76.1 Sakägaren godkänner revideringen.	76.1 Noteras.
77. Thomas Karlsson, Jakobsberg 2:1839	
77.1 Sakägaren godkänner revideringen. Sakägaren utgår från att bullerdämpande åtgärder såsom fönster och inbyggd altan sker innan byggstart.	77.1 Trafikverkets ambition är att bullerskyddsåtgärder ska vidtas tidigt i projektet för att minska störningarna under byggskedet. Vissa åtgärder är dock säsongsberoende och kan behöva samordnas med övrig utbyggnad. Trafikverket planerar att genomföra fönsteråtgärder så snart järnvägsplanen vunnit laga kraft.
78. Åsa Jamtrot, Jakobsberg 2:1843	
78.1 Sakägaren godkänner revideringen.	78.1 Noteras.
79. Anders Rösmark, Jakobsberg 2:1845	
79.1 Sakägaren godkänner revideringen.	79.1 Noteras.
79.2 Sakägaren framför också att de förväntar sig fasadåtgärder i form av fönsterförbättring för att minska bullret på inomhus samt åtgärder i	79.2 Synpunkt tillgodoses: Trafikverket kommer att erbjuda fönsteråtgärder på fastigheten Jakobsberg 2:1938 samt se över förutsättningar för uteplatsåtgärder (se även svar

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden från sakägare på Trafikverkets förslag till ändring (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
trädgården i form av plank vid altan för att minska bullret utomhus. Projektets ljudkonsult har besökt sakägaren men ingen återkoppling har skett.	75.2). Trafikverket återkommer till fastighetsägaren i denna fråga.
80. Anna Sandkvist, Jakobsberg 2:1850	<i>Godkännande har även inkommit från Magnus Sandkvist.</i>
80.1 Sakägaren godkänner revideringen.	80.1 Noteras.
81. Kristina Engberg Andréasson och Lennart Andréasson, Jakobsberg 2:1836	
81.1 Sakägarna godkänner revideringen och Kristina tackar för att Trafikverket jobbar för att underlätta så mycket som verket kan.	81.1 Noteras.
82. Birgitta och Lennart Petersson, Jakobsberg 2:1837	
82.1 Sakägaren godkänner revideringen.	82.1 Noteras.
83. Agneta Karlsson, Jakobsberg 2:1839	
83.1 Sakägaren godkänner revideringen.	83.1 Noteras.
83.2 Sakägaren utgår från att samtliga fönster och dörrar byts ut och att uteplats inglasas och att utfyllnad av jordmassor sker och hänvisar till tidigare lämnat yttrande på utställningen.	83.2 Trafikverket kommer att göra fönsteråtgärder på fastigheten Jakobsberg 2:1938 samt se över förutsättningar för uteplatsåtgärder (se även svar 75.2). Trafikverket återkommer till fastighetsägaren i denna fråga. För utfyllnad och inglasad uteplats se tidigare

Ärendenr: TRV 2010/32686

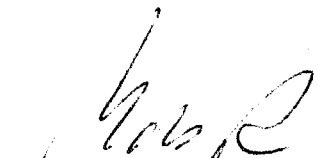
Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden från sakägare på Trafikverkets förslag till ändring (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
	svar nummer 64 till Agneta Karlsson m.fl.
84. Rolf Eriksson, Jakobsberg 2:1847	
84.1 Sakägaren godkänner revideringen.	84.1 Noteras.
85. Erik Philipson, Jakobsberg 2:1848	
85.1 Sakägaren godkänner revideringen.	85.1 Noteras.
85.2 Sakägaren föreslår även att ett bullerplank mellan spår 2 och 3 uppförs. Planket måste inte vara så högt, kanske 1 meter. Eventuella banarbetare kan då ta sig till det intilliggande spåret om ett tåg kommer.	85.2 Synpunkt tillgodoses inte: Bullerskärm mellan spår har valts bort på grund av att den då nödvändiga breddningen av spåravståndet skulle få stora konsekvenser för intrånget på kringliggande fastigheter samt att arbetsmiljön skulle försämrats i och med fler hinder längs spåren och en längre utrymningstid. En spårnära skärm i detta läge valdes bort då den ger osäker effekt samt att den ger mycket negativa effekter för arbetarskydd och möjlighet till underhåll av spår. Sammantaget har Trafikverket bedömt att de negativa effekterna väger tyngre än de positiva.
86. Katarina Eklund, Jakobsberg 2:1834	
86.1 Sakägaren godkänner revideringen.	86.1 Noteras.
86.2 Sakägaren anser att bullerskärmen kan höjas till 3 meter även för sträckan förbi hela Sporrvägen 1-11 eftersom fastigheterna där ligger högre i förhållande till banvallen än vad Galoppvägens	86.2 Synpunkt tillgodoses inte: Trafikverket har bedömt att sträckan från Sporrvägen 13 och norrut är mer utsatt än övriga bostadsfastigheter i norra Jakobsberg, se bullerutbredningen på bifogade bullerkartor i järnvägs-

Ärendenr: TRV 2010/32686

Projektnr: [Projektnummer]

Yttranden från sakägare på Trafikverkets förslag till ändring (Sammanfattning)	Trafikverkets svar
fastigheter gör. En 3 meter hög skärm skulle inte påverka solljuset på tomten men minska bullret.	plan samt bifogat utskick till sakägare om revidering av bullerskärm. Höjningen av skärmen förändrar inte den maximala ljudnivån, som är dimensionerande för val av åtgärder, eftersom skärmen inte dämpar ljud från de bortre spåren. Trafikverket bedömer därför att åtgärden endast är motiverad denna sträcka som är extra utsatt. Fastigheterna vid Sporrvägen 1-11 kommer dock, till skillnad från fastigheterna på Sporrvägen 13 och norrut, att omfattas av det försök med spårnära skärm som Trafikverket vidtar för att reducera buller från spåret längs västerut.
87. Karin Brodin Tärnström och Mikael Tärnström, Jakobsberg 2:1849	
87.1 Sakägaren godkänner revideringen.	87.1 Noteras.
88. Mona Göransson, Jakobsberg 2:1835	
88.1 Sakägaren godkänner revideringen.	88.1 Noteras.
89. Aranka Sternoczky och Torsten Pettersson, Jakobsberg 2:1838	
89.1 Sakägaren godkänner revideringen.	89.1 Noteras.



Mats Rodebjer, projektchef
Trafikverket, Projekt Mälarbanan



Synpunkter vid kommunikering enligt 17 § förvaltningslagen

Vid kommunikering enligt 17 § förvaltningslagen inkom synpunkter från

- Bostadsrättsföreningarna Spinnrocken och Vävstolen
- Heliga Trefaldighets Katolska Församling i Järfälla
- Nina Hjerpe m.fl.
- Stockholm Vatten AB
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Sundbybergs kommun
- Vattenfall Eldistribution AB.

Ingen erinran:

- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Hallstahammars kommun
- SMHI

Närmast följer Trafikverkets kommentarer till synpunkterna. Därefter följer respektive skrivelse.

Bostadsrättsföreningarna Spinnrocken och Vävstolen

Föreningarna har inkommit med tre skrivelser – den första benämnd "Överklagan" och den andra "Komplettering av överklagande". Den tredje, benämnd "Överklagande av järnvägsplan Mälarbanan", tar upp frågor som huvudsakligen redan framförts i de tidigare skrifterna. Trafikverket betraktar skrivelserna som föreningarnas synpunkter med anledning av den kommunikering som skett enligt 17 § förvaltningslagen. Överklagning får ske först när ett fastställelsebeslut har fattats och klagotid pågår.

Brf Spinnrocken äger flerfamiljshus på fastigheterna Jakobsberg 2:317, 2:2679, 2:2681 och 2:2682 och Vävstolen på 2:2680, samtliga belägna i centrala Jakobsberg. Avståndet från järnvägen till närmaste husfasad är cirka 60 meter. Mellan flerfamiljshusen och järnvägen ligger en rad med småhus.

Några av de lämnade synpunkterna har framförts tidigare och kommenterats av sökanden, se PM efter utställning, punkt 57.

Ärendenr: TRV2011/26252

Inglasning av balkonger

Trafikverket anser i likhet med Boverket m.fl. att en fullständig inglasning medför att balkongen förlorar sin funktion som uteplats. Detta oaktat anser Trafikverket att kostnaderna för inglasning inte skulle stå i proportion till den bullerdämpning som skulle erhållas.

Boverkets Allmänna råd 2008:1

Boverkets allmänna råd 2008:1 "Buller i planeringen" är framtagna för planering av bebyggelse i trafikbullerutsatta lägen i städer och tätorter. De har således ingen relevans vid ombyggnad av en järnväg. Trafikverket ska i stället beakta de riktlinjer som riksdagen beslutat om på grundval av proposition 1996/97:53. Med utgångspunkt från riksdagens beslut har dåvarande Banverket tillsammans med Naturvårdsverket utarbetat riktlinjer att tillämpas vid planering av järnväg, "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik". Trafikverket kan inte finna annat än att sökanden handlagt bullerfrågorna i enlighet med dessa regler.

Bullernivåer på innergård och gemensam uteplats m.m

På markplanet blir bullernivån lägre än högre upp eftersom bullerplank vid järnvägen och mellanliggande byggnader där har en god dämpningseffekt. På betydande delar av (väl över halva) innergården uppfylls riktvärdena för buller.

Sökanden uppger att åtgärder har erbjudits på brf Spinnrockens och brf Vävstolens fastigheter i form av anordnande av gemensamma bullerskyddade uteplatser samt även fönsteråtgärder. Om åtgärderna utförs uppnås de riktvärden som anges för väsentlig ombyggnad med undantag för riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent utomhus. Att uppnå den nivå överallt utomhus skulle innebära orimligt stora åtgärder till orimliga kostnader.

Enligt uppgift från sökanden har de erbjudna åtgärderna ännu inte accepterats av föreningarna.

Åtgärda bullret vid källan

Som framgår av handlingarna kommer sökanden att vidta åtgärder vid bankroppen genom att byta ut dagens bullerplank mot en ny bullerskärm med absorbent på insidan samt att höja skärmen ca 0,5 meter för att få bästa bullerreducerande effekt.

Att genomföra åtgärder vid räls och sliprar ger liten effekt med tveksam beständighet. Effekten är endast enstaka dB, utan tvekan mindre än de 3-5 dB med vilket den maximala ljudnivån ökar till följd av den järnvägstrafik som trafikprognosen visar.

Ärendenr: TRV2011/26252

Heliga Trefaldighets Katolska Församling i Järfälla

Katolska församlingen äger fastigheten Jakobsberg 22:15, på vilken församlingen har sin kyrka och andra lokaler för sin verksamhet. Fastigheten angränsar järnvägen.

Församlingen hänvisar till sitt samrådsyttrande och utställningsyttrande. Sökanden har kommenterat församlingens synpunkter, se punkt 33 i PM efter utställning. Trafikverket anser att järnvägsplanen inte rimligen kan ändras i aktuell del. Församlingens synpunkter ska i stället hanteras som ett led i planens genomförande.

Nina Hjerpe m.fl.

Tillåtligheten för ombyggnaden medger i princip inte att spåren får läggas under jord eller ovan jord.

Stockholm Vatten AB

De frågor som Stockholm Vattens tar upp i sitt yttrande har till stor del kommenterats i PM efter utställning, punkt 45.

Trafikverket vill dock nämna att bankroppen, till skillnad mot belagda vägar och gator, är genomsläpplig. Därigenom bidrar järnvägen endast marginellt till flödet i recipienten. De broar som ska byggas kommer att förses med stuprännor som kastar ned vatten direkt på marken och inte direkt till dagvattennätet.

En anläggning som dock kan komma att tillföra vatten till dagvattennätet är tunneln i Jakobsberg, till vilken regn- och smältvatten från omgivande kommunala ytor kan ta sin väg.

Av planhandlingarna framgår att sökanden kommer att vidta åtgärder som syftar till att stora flöden ska kunna klaras och till att rena dagvatten genom att anordna fördröjningsdammar /utjämningsdammar vid Ballstaån. I Kallhäll vidtas åtgärder i form av fördröjningsmagasin och dammar för att hantera dagvatten inom Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Sökandens åtgärder ska samordnas med Järfälla kommuns åtgärder för dagvattenhantering enligt vattendirektivet.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten hänvisar till tidigare lämnade synpunkter. Dessa avsåg ett par felaktiga uppgifter i MKB:n rörande elektromagnetiska fält, se avsnitt 7 i PM efter utställning.

Ärendenr: TRV2011/26252

Sundbybergs stad

Kommunstyrelsens ordförande påpekar att de positiva effekterna av ombyggnaden uppkommer först när hela sträckan TomtebodavKallhäll byggts om, och hävdar att kapacitetsförstärkningen uppnås endast om järnvägen läggs i tunnel genom Sundbyberg.

Trafikverket noterar denna synpunkt.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall äger en jordkabel och två luftledningar, alla på 70 kilovolt, som passerar järnvägen. Vattenfall upplyser om att fastställelsebeslutet kan komma att överklagas om bolagets krav inte tillgodoses.

Trafikverket konstaterar endast att Vattenfalls krav på hur ledningspassager ska utformas är en genomförandefråga och inte en fråga som prövas här.



(4)

2011-05-11

Trafikverket

781 89 Borlänge

Kopia : Länsstyrelsen i Stockholm
Juridiska enheten
Box 22067
104 22 Stockholm

TRAFIKVERKET BORLÄNGE
Inkom 2011 -05- 13
Arendenr. TRV 2011/26252

Överklagan Järnvägsplan Mälardalen

Brf. Spinnrocken vill härmed överklaga föreslagen järnvägsplan baserat på nedanstående synpunkter:

- Föreningen anser att Trafikverkets utredningar gällande buller MÅSTE göras om då kraven i Boverkets allmänna råd 2008:1 *Buller i planeringen* ej uppfylls. Med avseende på utemiljön på följande punkter:
 - Bullernivån på innegårdarna överskrides.
 - Samma sak gäller för balkonger och uteplatser belägna utefter Slöjdvägen., där ljudnivåer på > 80dB kommer att råda.

Trafikverket bör därför överväga att glasa in balkonger och uteplatser. Dessa utgör en integrerad del av bostaden. Att inglasningen förvandlar ytan till ett rum är inte helt korrekt då de inte därmed blir vinterbonade. Våra medlemmar kommer ej längre att kunna njuta kvällssolen utan att störas av ljudnivåer på > 80dB.

Våra medlemmar blir berövade anständiga möjligheter att kunna utnyttja lägenhetsytan (balkonger) som de facto ingår lägenhetsytan.

Alternativt bör rälsens infästning i underliggande syllar förses med ljudisolerande material (sådan teknik användes i bl a Schweiz).

Att bli hänvisade till gemensam uteplats på innergården motsätter sig föreningen med hänvisning till att det blir i praktiken omöjligt för ca 300 personer att dela på de två föreslagna uteplatserna. Bullernivåerna på våra innegårdar kommer att få maximala ljudnivåer på >70dB.

Föreslagna uteplatser kommer att beröva våra barn den lilla gräsplätt som de idag använder för lek.

Brf Väststens utemiljö vetter mot Slöjdvägen. Innegård bakom fastigheten saknas helt.

Alla de skäl till att neka de av föreningen föreslagna åtgärderna innebär att föreningens medlemmar får ta alla kostnader samt att även marknadsvärdena på våra lägenheter kommer att stagnera eller t.o.m. sjunka.



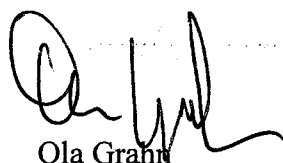
2011-05-11

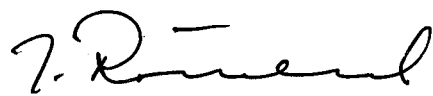
Buller ska till alla buds stående medel åtgärdas vid källan d.v.s. banvallen.
Föreningen kommer även att överklaga Järfälla kommuns detaljplan för området.

Handläggare för Bostadsrättsföreningen Spinnrocken är:

c/o Ola Grahm
Slöjdvägen 10
177 59 Järfälla


Olof Clementz
Ordförande


Ola Grahm
Vice ordförande


Jangunnar Rönnlund
Ordförande Brf Vävstolen

Berörda fastigheter: Brf Spinnrocken Jakobsberg 2: 2679, 2:2681, 2:2682, 2:317
Brf Vävstolen: Jakobsberg 2: 2680



2011-05-16

Trafikverket

781 89 Borlänge

Kopia : Länsstyrelsen i Stockholm
Juridiska enheten
Box 22067
104 22 Stockholm

TRAFIKVERKET BORLÄNGE
Inkom 2011-05-18
Arendenr. TRV 2011/26252

Komplettering av överklagande av Järnvägsplan Mälarbanan

Vi vill komplettera vår skrivelse daterad 2011-05-11 enl. följande:

Som framgår av Bilden nedan u SVD 2011-05-15 är tillåtna bullernivåer från flyg för bostadsområden omkring Bromma Flygplats max 60 dB (se bilaga).

Mot den bakgrunden är det anmärkningsvärt att man i järnvägsplanen planerar ljudnivåer på 70 dB eller mer i utemiljön inom vårt bostadsområde. Värden som vi verifierat vid kontrollmätningar som vi låtit genomföra.

Rimligt ställda krav på god boendekomfort ställs medvetet åt sidan i planen, då det dessutom är känt att bullret ackompanjeras av vibrationer när tyngre tågsätt passerar.

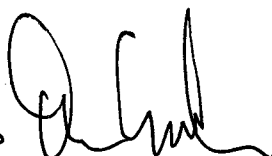
Medan Bromma flygplats lever på nåder omgärdad av stränga buller krav skall våra boende acceptera betydligt kraftigare störningar.

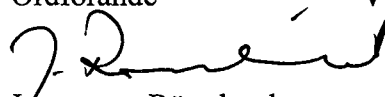
När man nu beslutat varaktigt förstärka infrastrukturen rimmar det illa med att varaktigt försämma boendemiljön för ett stort antal människor genom anslagen för genomförandet inte dimensionerats riktigt.

Handläggare för Bostadsrättsföreningen Spinnrocken är:

c/o Ola Grahn
Slöjdvägen 10
177 59 Järfälla


Olof Clementz
Ordförande

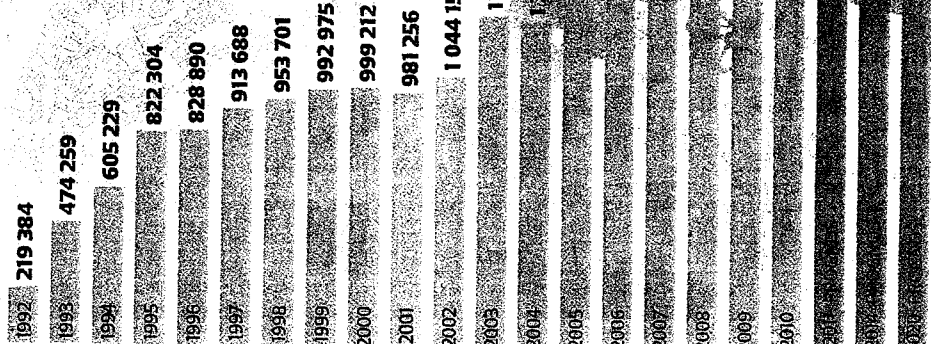

Ola Grahn
Vice ordförande


Jangunnar Rönnlund
Ordförande Brf Vävstolen

Bilaga Komplettering av överklagande

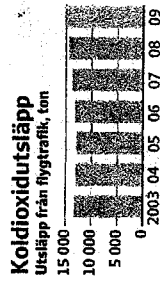
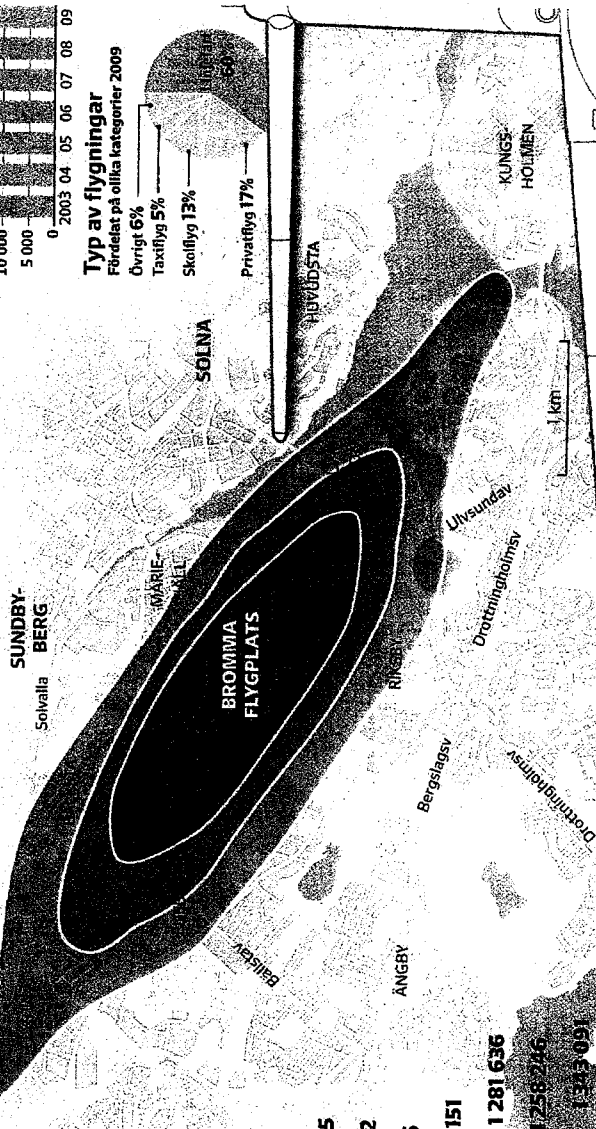
10 REPORTAGET

Passagerartillväxt
Bromma Stockholm Airport
Antal passagerare, linjefart och charter



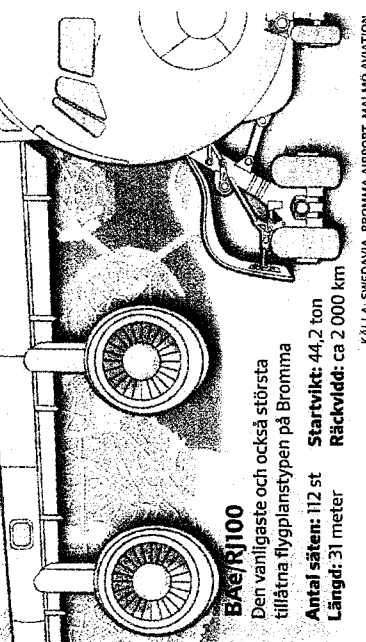
GRAFIK: KALLE KÄLLSTRÖM FAKTA: ANDREAS CERVENKA

Tillåten flygbullernivå från Bromma
55 dB 60 dB 65 dB



Typ av flygningar
Fördelat på olika kategorier 2009

- Övrigt 6%
- Taxiflyg 5%
- Skolflyg 13%
- Privatflyg 17%



KÄLLA: SWEDAVIA, BROMMA AIRPORT, MALMÖ AVIATION



TRAFIKVERKET BORLÄNGE
Inkom 2011 -05- 25
Ärendnr. TRV 2011/26252

2011-05-23

Trafikverket

781 89 Borlänge

Kopia : Länsstyrelsen i Stockholm
Juridiska enheten
Box 22067
104 22 Stockholm

Överklagande av Järnvägsplan Mälarbanan

Brf.Spinnrocken vill härmed överklaga föreslagen järnvägsplan på sträckan Km 17+700 till Km 18+650 baserat på nedanstående synpunkter:

Föreningen anser att Trafikverkets utredningar gällande buller MÅSTE göras om då kraven i Boverkets allmänna råd 2008:1 *Buller i planeringen* ej uppfylls. Med avseende på utemiljön på följande punkter:

- Bullernivån på innegårdarna överskrides.
- Samma sak gäller för balkonger och uteplatser belägna utefter Slöjdvägen., där ljudnivåer på > 80dB kommer att råda.
- Bullernivåerna kommer att avsevärt överskrida de värden som tillåts för Bromma flygplats. (Se karta i bilagan.) Rimligt ställda krav på god boendekomfort ställs därmed medvetet åt sidan i planen, då det dessutom är känt att bullret ackompanjeras av vibrationer när tyngre tågsätt passerar.
- När man nu beslutat varaktigt förstärka infrastrukturen rimmar det illa med att varaktigt försämma boendemiljön för ett stort antal människor genom att anslagen för genomförandet inte dimensionerats riktigt.

Trafikverket bör därför överväga att glasa in balkonger och uteplatser. Dessa utgör en integrerad del av bostaden. Att inglasningen förvandlar ytan till ett rum är inte helt korrekt då de inte därmed blir vinterbonade. Våra medlemmar kommer ej längre att kunna njuta kvällssolen utan att störas av ljudnivåer på > 80dB. Våra medlemmar blir berövade anständiga möjligheter att kunna utnyttja lägenhetsyta (balkonger) som de facto ingår lägenhetsytan.

Alternativt bör rälsens infästning i underliggande syllar förses med ljudisolerande material (sådan teknik användes i bl a Schweiz).

Att bli hänvisade till gemensam uteplats på innergården motsätter sig föreningen med hänvisning till att det blir i praktiken omöjligt för ca 300 personer att dela på de två föreslagna uteplatserna. Bullernivåerna på våra innegårdar kommer att få maximala ljudnivåer på >70dB.



2011-05-23

Föreslagna uteplatser kommer att beröva våra barn den lilla gräsplätt som de idag använder för lek.

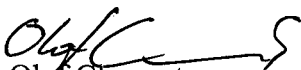
Brf Vävstolens utemiljö vetter mot Slöjdvägen. Innegård bakom fastigheten saknas helt.

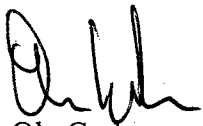
Alla de skäl till att neka de av föreningen föreslagna åtgärderna innebär att föreningens medlemmar får ta alla kostnader samt att även marknadsvärdena på våra lägenheter kommer att stagnera eller t.o.m. sjunka.

Buller ska till alla buds stående medel åtgärdas vid källan d.v.s. banvallen.
Föreningen kommer även att överklaga Järfälla kommuns detaljplan för området.

Handläggare för Bostadsrättsföreningen Spinnrocken är:

c/o Ola Grahm
Slöjdvägen 10
177 59 Järfälla


Olof Clementz
Ordförande


Ola Grahm
Vice ordförande

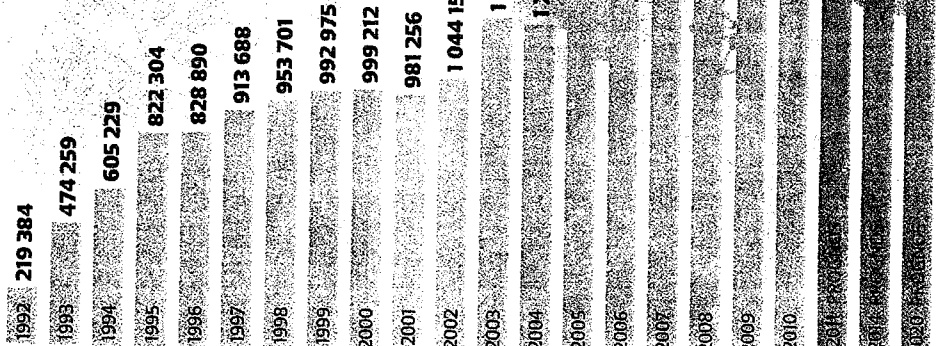

Jangunnar Rönnlund
Ordförande Brf Vävstolen

Berörda fastigheter: Brf Spinnrocken Jakobsberg 2: 2679, 2:2681, 2:2682, 2:317
Brf Vävstolen: Jakobsberg 2: 2680

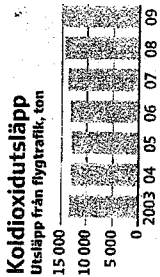
Bilaga – bullerkarta för Bromma flygplats

10 REPORTAGET

Passagerartillväxt
Bromma Stockholm Airport
Antal passagerare, linjefart och charter



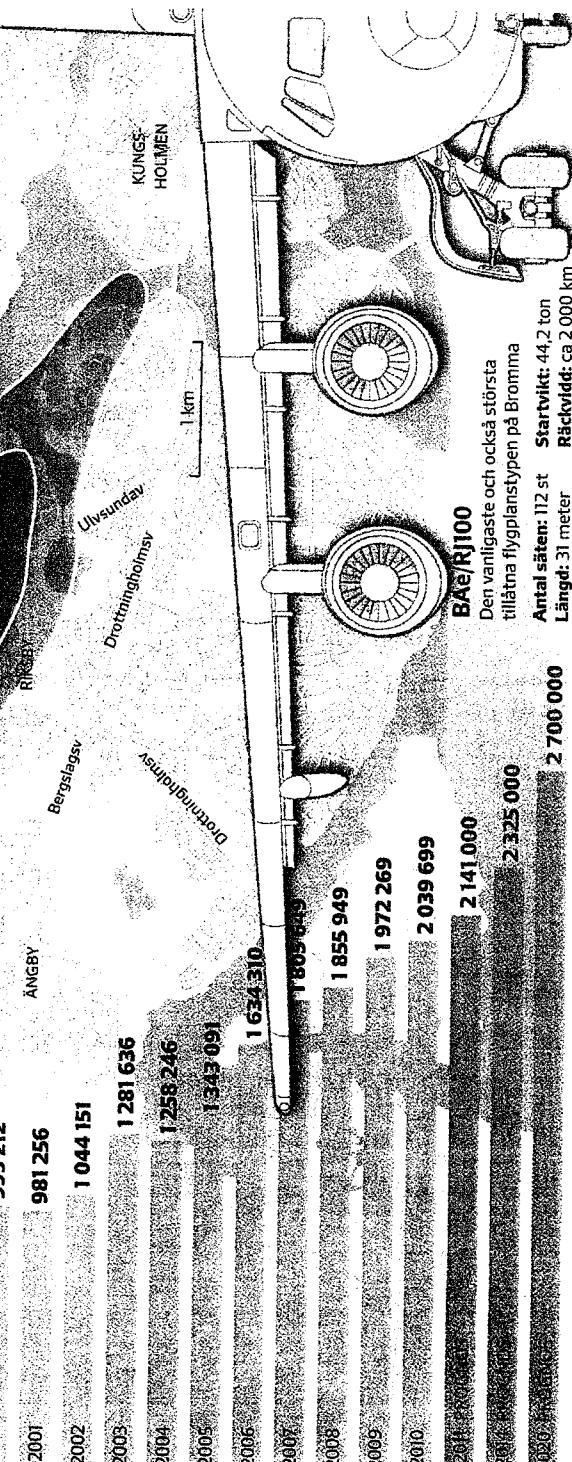
Tillåten flygbullernivå från Bromma
55 dB 60 dB 65 dB



Koldioxidutsläpp
utsläpp från flygtrafik, ton



Typ av flygningar
Fördelat på olika kategorier 2009



TRAFIKVERKET BORLÄNGE	
Inkom	2011 -05- 18
Ärendnr. TRV 2010 / 26282	

Trafikverket

781 89 BORLÄNGE

Stockholm den 17 maj 2011

TRV/32686; Järnvägsplan för utbyggnad av Mäljarbanan, sträckan Barkarby – Kallhäll, Järfälla kommun

Sedan Heliga Trefaldighets Katolska Församling i Järfälla, ägare till fastigheten Järfälla Jakobsberg 22:15, beretts tillfälle att yttra sig inför fråga om fastställelse av järnvägsplanen, får jag såsom ombud för församlingen hänvisa till vad som från församlingens sida anförts i samrådsyttrande av den 8 februari 2010 samt yttrande av den 13 december 2010 i samband med utställning av förslaget.

Stockholm som ovan



Stefan Waldemarsson

Beträffande Mälarbanan,
Sträckan Barkarby-Kallhäll.

Det är väldigt viktigt för oss
att man ska ~~bevara~~ grönstråken
som vi ser från pendeltåget. Vi
anser att man till varje pris ska
göra så att detta kan bevaras,
genom att bygga ut under jord
eller möjligen på pälar i form av
broar. Bevarandet av dessa natursköna
ytor är ju minst lika viktigt som
utbyggandet av spåren! För allas livsglädje
och för syrets skull. För djuren också.

Nina Hjerpe
Ann Hjerpe
Inga-Lou Fälling

Tina Jönsson

TRAFIKVERKET BORLÄNGE
Inkom 2011-05-18
Arendent: TRV 2011/26252

Avsändare: Nina Hjerpe
Stuterägen 5, 8 tr.
177 56 JÄRFÄLLA

TRAFIKVERKET STOCKHOLM
Inkom 2011 -05- 24
Ärendenr. TRV 2010/32686

Ledningsnät
Utredning
Bo Westergren
Tel 08-52212220
bo.westergren@stockholmvatten.se

REMISSVAR

Till: Trafikverket
Projekt Mälarbanan
781 89 Borlänge

Ang: Remissvar
- Underrättelse Järnvägsplan för utbyggnad av Mälarbanan,
sträckan Barkarby – Kallhäll, Järfälla kommun.
Ert ärendenummer TRV 2010/32686

Med anledning av Er skrivelse, daterad 2011-04-13, till Stockholm Vatten med begäran om synpunkter på "Underrättelse Järnvägsplan för utbyggnad av Mälarbanan, sträckan Barkarby – Kallhäll, Järfälla kommun", kan följande anföras.

Aktuell underrättelse, Mälarbanan del Barkarby - Kallhäll, avser en del av järnvägs-utbyggnaden från två till fyra spår på en längre sträcka. Till utbyggnaden enligt aktuell utställning kommer utbyggnaden av delen Tomtebodavägen - Sundbyberg - Barkarby enligt Trafikverkets beslut från 2010-08-18 att följa befintlig dragning av Mälarbanan.

Stockholm Vattens synpunkter

Mälarbanans sträckning går delvis inom Östra Mälarens vattenskyddsområde samt parallellt med och korsar Bällstaån. Ån ingår i Järfälla och Stockholms dagvattensystem och avleder även dagvatten från Sundbyberg och Solna. Mälaren och Bällstaån är också vattendrag som ska rapporteras enligt EU's vattendirektiv. Det innebär att nuvarande status ska förbättras och att åtgärdsprogram ska upprättas och genomföras.

Inom åns tillrinningsområde planeras för ett flertal större exploateringar som Barkarbystaden och Ormbacka i Järfälla, Järvastaden, Bromstens industriområde, Beckomberga, Annedal i Stockholm samt större infrastrukturprojekt som E 18 och Förbifart Stockholm. Bostäder och parkstråk kommer att anläggas längs med Bällstaån vilket leder till ökade krav på dagvattnets kvalitet och på säkerhet mot översvämningar. Det är viktigt att bedöma hur hela användningen av mark förändras, således inte enbart den del som kommer från utbyggnad av Mälarbanan på delen Barkarby – Kallhäll från två till fyra spår.

Andelen hårdgjorda ytor kommer att öka vilket ger snabbare avrinning från ytor och därmed sannolikt högre flöden med mer omfattande översvämningar än idag. Ökad andel hårda ytor ger även en ökad risk för dagvattenföroreningar.

Det framgår inte av underlaget hur andelen hårdgjorda ytor förändras vid utbyggnad av Mälarbanan på sträckan Barkarby – Kallhäll respektive på sträckan Tomtebodavägen – Barkarby. Det är önskvärt att få en samlad bild över hur Mälarbanan påverkar hela den del som planeras att anläggas inom tillrinningsområdet till Bällstaån och Mälaren. Sannolikt kommer andelen hårdgjorda ytor att öka med ökad avledning av dagvatten till Bällstaån som följd.

Längs Bällstaån finns idag dessutom skred- och sättningskänsliga partier inom översvämningsskänsliga områden till vilket hänsyn måste tas till vid val av åtgärder.

Se bilaga: Stockholm Vattens remissvar från den 10 december 2010 på
"Utställning av järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning för Mälarbanan, sträckan Barkarby – Kallhäll, Järfälla kommun, ärendenummer TRV 2010/32686" och
"Utställning Detaljplan för Mälarbanan, Barkarby – Kallhäll, fastigheterna Barkarby 2:3 m.fl., Järfälla kommun, dnr Kst 2009/117".

Med vänlig hälsning



Lena Kjellson



Bo Westergren

Kopia: VD, SI, V, VL, VN, L, LB, LR, LT, LU

10 december 2010

Dnr 10SV927

Ärende nr TRV 2010/32686

Dnr Kst 2009/117

Ledningsnät
Utredning
Bo Westergren
Tel 08-52212220
bo.westergren@stockholmvatten.se

REMISSVAR

Till: Trafikverket
Projekt Mälarbanan
172 90 Sundbyberg
och
Kommunledningskontoret
Plan- och bygglovavdelningen
Planenheten
177 80 Järfälla

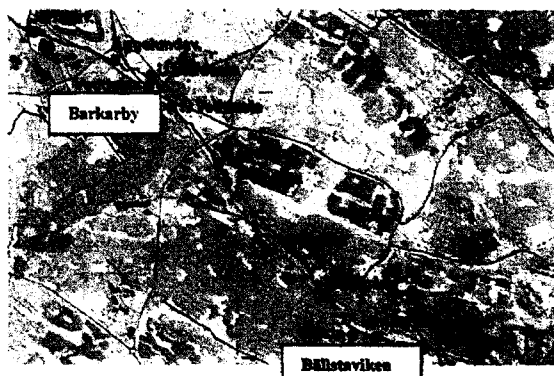
Ang: Remissvar
- Utställning av järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning
för Mälarbanan, sträckan Barkarby – Kallhäll, Järfälla kommun,
ärendenummer TRV 2010/32686
och
- Utställning Detaljplan för Mälarbanan, Barkarby – Kallhäll,
fastigheterna Barkarby 2:3 m.fl., Järfälla kommun, dnr Kst
2009/117

Med anledning av Era skrivelser, daterade 2010-11-01, till Stockholm Vatten med begäran om synpunkter på "Utställning av järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning för Mälarbanan, sträckan Barkarby - Kallhäll, Järfälla kommun" och " Utställning Detaljplan för Mälarbanan, Barkarby - Kallhäll, fastigheterna Barkarby 2:3 m.fl., Järfälla kommun", kan följande anföras.

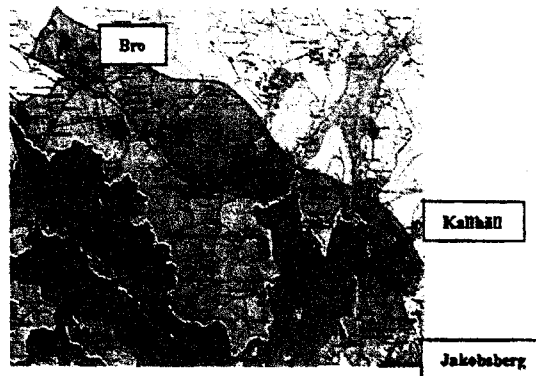
Aktuell utställning av Mälarbanan, Barkarby - Kallhäll, är en del av järnvägsutbyggnaden från två till fyra spår på en längre sträcka. Till utbyggnaden enligt aktuell utställning kommer utbyggnaden av delen Tomtebodavägen - Sundbyberg - Barkarby enligt Trafikverkets beslut från 2010-08-18 att följa befintlig dragning av Mälarbanan. Dessutom kommer även delen Kallhäll – Kungsängen – Bro att på sikt få ökade järnvägstransporter.

Den från två till fyra spår utbyggda Mälarbanan kommer således att till stor del följa vattendraget Bällstaån, från mynningen i Bällstaviken till Järfällavägen. Sträckan Jakobsberg - Kallhäll och senare sträckan Kallhäll - Bro ligger inom vattenskyddsområde för Östra Mälaren. Järnvägstransporterna inom vattenskyddsområde för Östra Mälaren på delen Jakobsberg- Kallhäll - Kungsängen - Bro kommer att öka.





Bällstaån: Bällstaviken – Barkarby – Järfällavägen



Vattenskyddsområde: Jakobsberg - Bro

I miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhörande järnvägsplan och detaljplan för Mälarbanan, delen Barkarby – Kallhäll inom Järfälla kommun, beskrivs projektets miljökonsekvenser under både drift- och byggtiden. Det står bland annat att:

Järnvägen passerar över Bällstaån och löper delvis inom den yttre skyddszonen för Östra Mälarens vattenskyddsområde, men bedöms varken påverka ån eller skyddsområdet påtagligt. I Kallhäll och Lädersättra reserveras områden för lokalt omhändertagande av dagvatten från järnvägen inom Östra Mälarens vattenskyddsområde. Genom detta uppnås kontroll av eventuella föroreningar och utsläpp längs anläggningen. För att begränsa och kontrollera spridningen av eventuella föroreningar och utsläpp till Bällstaån enligt miljö kvalitetsnormer (MKN) för Östra Mälarens vattendistrikt kan dagvattendammar anläggas i ån nedströms södra Viksjöleden. Anläggningen kan dessutom troligtvis föras med en avstängningsanordning som underlättar sanering, vilket gör konsekvenserna mindre allvarliga vid en eventuell olycka. Under byggtiden kommer tillfällig grundvattensänkning att ske för ombyggnad av befintlig gång- och cykeltunnel i Barkarby, ny bro för Skalbysvägen, ledningsomläggning Veddesta dike, utbyte av befintlig trumma för Bällstaån. Konsekvenserna för grundvattensänkningarna utreds vidare i samband med pågående miljöprövningar. Trumma för Bällstaån dimensioneras för förväntade framtida stora regn och vattenflöden. Översvämningsrisk för ån föreligger främst nedströms, bland annat för E18 och järnvägen söder om Barkarby.

Följande miljömål finns redovisade i Järfälla kommuns miljöplan antagen april 2010.

- Mälaren och kommunens sjöar och vattendrag ska senast år 2020 genom åtgärder uppnå god vattenstatus. (Levande sjöar och vattendrag)
- Bällstaåns värde för rekreation bör höjas. Ån bör utvecklas till ett tilltalande inslag i landskapet.
- Förutsättningarna för växt- och djurlivet ska förbättras.
- Tillförseln av föroreningar och näring ska minska.

Utbyggnaden av Mälarbanan mellan Jakobsberg och Barkarby medför både positiva och negativa konsekvenser på yt- och grundvatten samt naturmiljön längs Bällstaån. För att inte försämra den ekologiska statusen i Bällstaån och vidare sträva mot målet att uppnå en god ekologisk status för ån kan dagvattendammar anläggas vid trafikplats Barkarby. Syftet med anläggningen är att förbättra vattenmiljön i Bällstaån samt minska risken för

spridning av föroreningar vid en eventuell olycka. Teknisk utformning av dammarna bör samordnas med Järfälla kommuns åtgärdsprogram för Bällstaån. En ytterligare åtgärd är en ny bantrumma vid järnvägens passage över Bällstaån. Vid läge för bantrumman skapas en minskad risk för underminering vid höga vattennivåer och bantrumman motverkar till viss del vandringshinder. Fler tåg längs sträckan ökar sannolikheten för att en olycka inträffar, vilket i förlängningen kan påverka grundvattnen och ytvattnen i Bällstaån negativt.

Kraven för hantering av dag- och dränvatten inom Östra Mälarens vattenskyddsområde kommer att beaktas vid utbyggnaden av Mälarbanan. För att kunna stänga in en eventuell förorening vid en olycka kommer lokalt omhändertagande av dräneringsvatten från järnvägsanläggningen att ske på två platser, en vid Lådersättra och en i Kallhall.

”

Stockholm Vattens synpunkter

Mälarbanans sträckning går delvis inom Östra Mälarens vattenskyddsområde samt parallellt med och korsar Bällstaån. Ån ingår i Järfälla och Stockholms dagvattensystem och avleder även dagvatten från Sundbyberg och Solna. Mälaren och Bällstaån är också vattendrag som ska rapporteras enligt EU's vattendirektiv. Det innebär att nuvarande status ska förbättras och att åtgärdsprogram ska upprättas och genomföras.

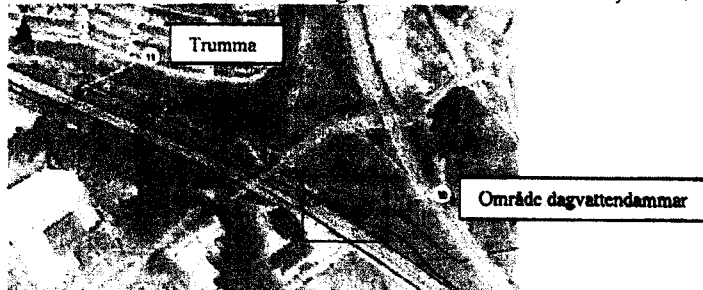
För att skydda Mälaren som råvattentäkt för framställning av dricksvatten måste de föreskrifter "VATTENSKYDD SOMRÅDE MED FÖRESKRIFTER FÖR YTVATTENTÄKTER VID LOVÖ, NORSBORG, GÖRVÄLN OCH SKYTTEHOLM INOM ÖSTRA MÄLAREN, STOCKHOLMS LÄN" som Länsstyrelsen i Stockholms län beslutade om den 25 november 2008 följas.

Åtgärder måste utföras för att minska risken för att föroreningar tillförs vattenskyddsområde för Östra Mälaren under både byggnation och driftskede. Dagvattenanläggningar utformas även för att klara utsläpp av föroreningar vid olyckor och brändsläckning. Stockholm Vatten ska kontaktas vid planering av och utformning av skyddsåtgärder. Se även bilaga om länshållningsvatten.

Inom åns tillrinningsområde planeras för ett flertal större exploateringar som Barkarbystaden och Ormbacka i Järfälla, Järvastaden, Bromstens industriområde, Beckomberga, Annedal och Solvallaområdet i Stockholm samt större infrastrukturprojekt som E 18 och Förbifart Stockholm. Bostäder och parkstråk kommer att anläggas längs med Bällstaån vilket leder till ökade krav på dagvattnets kvalitet och på säkerhet mot översvämningar. Det är viktigt att bedöma hur hela användningen av mark förändras, således inte enbart den del som kommer från utbyggnad av Mälarbanan från två till fyra spår.

Andelen hårdgjorda ytor kommer att öka vilket ger snabbare avrinning från ytor och därmed sannolikt högre flöden och mer omfattande översvämningar än idag. Ökad andel hårda ytor ger även en ökad risk för dagvattenföroreningar.

Det framgår inte av samrådsunderlaget hur andelen hårdgjorda ytor förändras vid utbyggnad av Mälarbanan. Sannolikt kommer andelen hårdgjorda ytor att öka med ökad avledningen av dagvatten till Bällstaån som följd. Enligt samrådsunderlaget framgår det att befintlig trumma för Bällstaån under järnvägen omläggs och dimensioneras för att klara större flöden. Denna åtgärd minskar risken för översvämningar uppströms trumman men ökar risken för översvämningar nedströms trumman, bland annat inom Lunda i Stockholm.



De dagvattendammar som planeras för förbättring av vattenkvaliteten i ån bör även utformas så att de ger bästa möjliga utjämning av stora dagvattenflöden.

Studier av översvämningsrisker visar på ett omfattande behov av utjämningsdammar nedströms Barkarby, bland annat uppströms Bergslagsvägen, i Lunda och i Bromsten för att minska översvämningsriskerna lokalt och framför allt mellan Nälsta Dike till Bällstaviken.

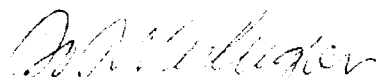
Det är således av vital betydelse att de grönområden som idag finns i Järfälla och Stockholm i möjligaste mån kan användas för rening av dagvatten och för utjämning av flöden i Bällstaån.

Längs Bällstaån finns idag skred- och sättningskänsliga partier inom översvämningsskänsliga områden till vilket hänsyn måste tas till vid val av åtgärder.

Således måste dagvatten från ytor ovan mark som avleds till vattenskyddsområde för Östra Mälaren respektive Bällstaån renas. Förslag på dagvattenlösningar som minskar eller inte ökar föroreningsbelastningen ska tas fram. För att förhindra spridning av utsläpp vid olyckor förses dagvattendammar eller annan dagvattenhantering med haveri- och katastrof-skydd. Förslag på dagvattenlösningar som minskar eller inte ökar flödesbelastningen till Bällstaån ska tas fram.

Med vänlig hälsning


Stefan Rosengren


Bo Westergren

Kopia: VD, SI, V, VL, VN, L, LB, LR, LT, LU



Trafikverket
781 89 Borlänge

TRAFIKVERKET BORLÄNGE
Inkom 2011 -05- 03
Ärendnr. TRV 2011/26252

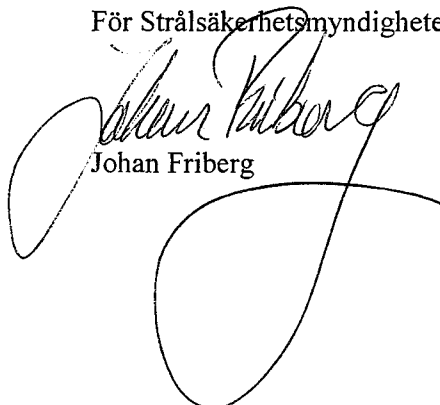
Vårt datum: 2011-04-28
Vår referens: SSM 2011-1740
Er referens: TRV 2010/32686
Ert datum: 2011-04-13

Järnvägsplan för utbyggnad av Mälardalen, sträckan Barkarby – Kallhäll, Järfälla kom- mun

Strålsäkerhetsmyndigheten har inga synpunkter utöver de som lämnats tidigare.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschef Johan Friberg efter föredragning av rådgivare Lars Mjönes.

För Strålsäkerhetsmyndigheten


Johan Friberg


Lars Mjönes

Andern Trafikverket 2011-05-20



Sundbybergs
stad

KOMMUNSTYRELSEN

2011-05-11

Dnr 00177/2011

Trafikverket Projekt Mälarbanan
172 90 Sundbyberg

Svar på remiss – järnvägsplan för Mälarbanan Barkarby-Kallhäll, utbyggnad till fyra spår inom Järfälla kommun

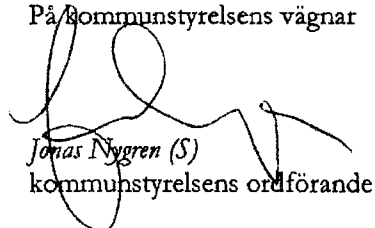
Sundbybergs stad har fått möjlighet att yttra sig avseende Trafikverkets remiss – järnvägsplan för Mälarbanan Barkarby-Kallhäll, utbyggnad till fyra spår inom Järfälla kommun.

Utbyggnaden av Mälarbanan till fyra spår är mycket angelägen utifrån såväl nationella som regionala intressen. Därför anser Sundbybergs stad att det är mycket positivt att planeringen av utbyggnaden fortgår, och att en järnvägsplan antas för sträckan Barkarby – Kallhäll så att projektets genomförande kan påbörjas.

Samtidigt vill Sundbybergs stad återigen erinra om att de positiva effekterna av kapacitetsförstärkningen uppstår först när också utbyggnaden mellan Barkarby – Tomtebodavägen är genomförd. En tunnellsättning av järnvägen genom Sundbybergs stad är en förutsättning för att uppnå denna kapacitetsförstärkning. Ett arbete pågår mellan Sundbybergs stad och Banverket för att få till stånd en tunnellsättning genom Sundbybergs stad. Därför måste en samordnad utbyggnad av hela sträckan eftersträvas. En samordnad utbyggnad ger också bästa förutsättningar för en optimal projektekonomi.

I övrigt har inte Sundbybergs stad några synpunkter på järnvägsplanen.

På kommunstyrelsens vägnar


Jonas Nygren (S)
kommunstyrelsens ordförande



TRAFIKVERKET BORLÄNGE
Inkom 2011-05-18
Ärendenr. TRV 2011/26252

2011-05-17

Handläggare:

Daniel Markgren

08-687 32 09

daniel.markgren@vattenfall.com

Trafikverket

Juridik & Planprovning

781 89 BORLÄNGE

Yttrande angående järnvägsplan för utbyggnad av Mälarbanan, sträckan Barkarby – Kallhäll, Järfälla kommun.

Ärendenummer: TRV 2010/32686

Vattenfall Eldistribution AB har tagit del av fastställelsehandlingarna för rubricerad järnvägsplan och lämnar följande yttrande.

Vattenfall för samtal med Trafikverket för att hitta godtagbara tekniska och ekonomiska lösningar för flytt/förändring av våra ledningar.

För vår 70 kV ledning i marken som passerar nuvarande järnvägsspår vid Barkarby station; Akalla-Ormbäcka ÄL86 S6 så har ett lösningsförslag med en bro över Igelbäcken diskuterats detta alternativ är inte ett lösningsförslag som Vattenfall kan godta i sin nuvarande utformning. För Vattenfalls förslag se bifogad karta.

För våra två stycken 70 kV luftledningar som passerar nuvarande järnvägsspår vid Dikartorp mellan Kallhäll och Jakobsberg; Överby-Viksjo ÄL87 S1 och Kallhäll-Jakobsberg ÄL9 S6. ÄL87 och ÄL9 är sambyggda med Svenska Kraftnäts 220 kV-ledning (se karta bilaga 2b) pågår fortfarande utredning. Vattenfalls ståndpunkt är att befintlig höjd mellan järnväg och ledning ej bör ändras.

Om Trafikverket tillmötesgår våra synpunkter och när ett avtal har skrivits under av båda parter så har Vattenfall inga att invända mot att planen antas.

Vattenfall önskar ta del av fastställd järnvägsplan innan överklagandetidens utgång för ett ev. överklagande.

Kontakt tas med Johan Wachtmeister för tekniska frågor m.m. tfn. 08-687 32 15

Med vänliga hälsningar,

Vattenfall Eldistribution AB

Michael Thorstenson
Michael Thorstenson

VATTENFALL ELDISTRIBUTION AB

ADRESS

Box 6013, 171 06 SOLNA

TELEFON

08-687 30 00

ORG NR

556417-0800

BESÖKSADRESS

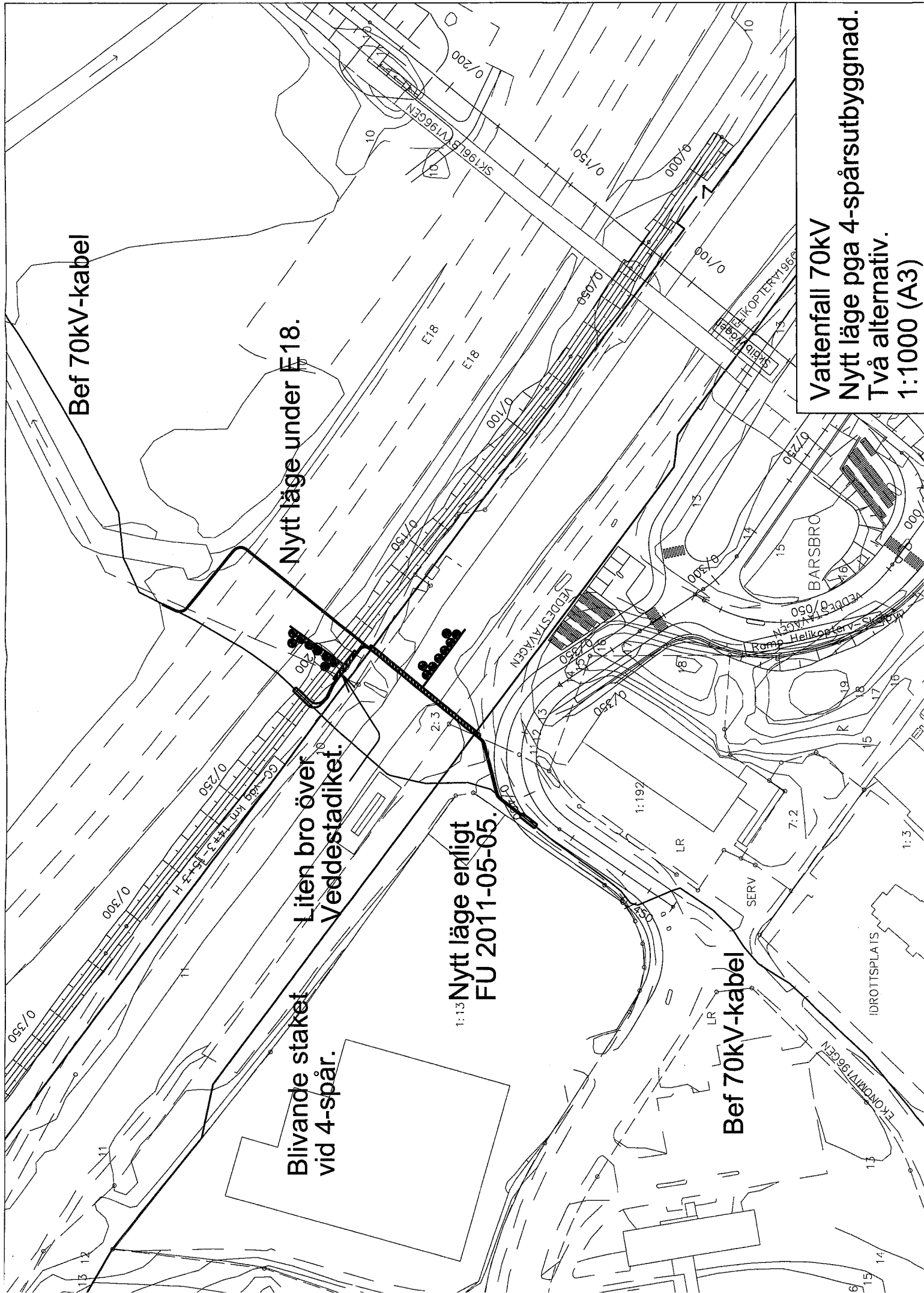
Löfströms allé 5, 177 66 Sundbyberg

FAX

08-687 30 01

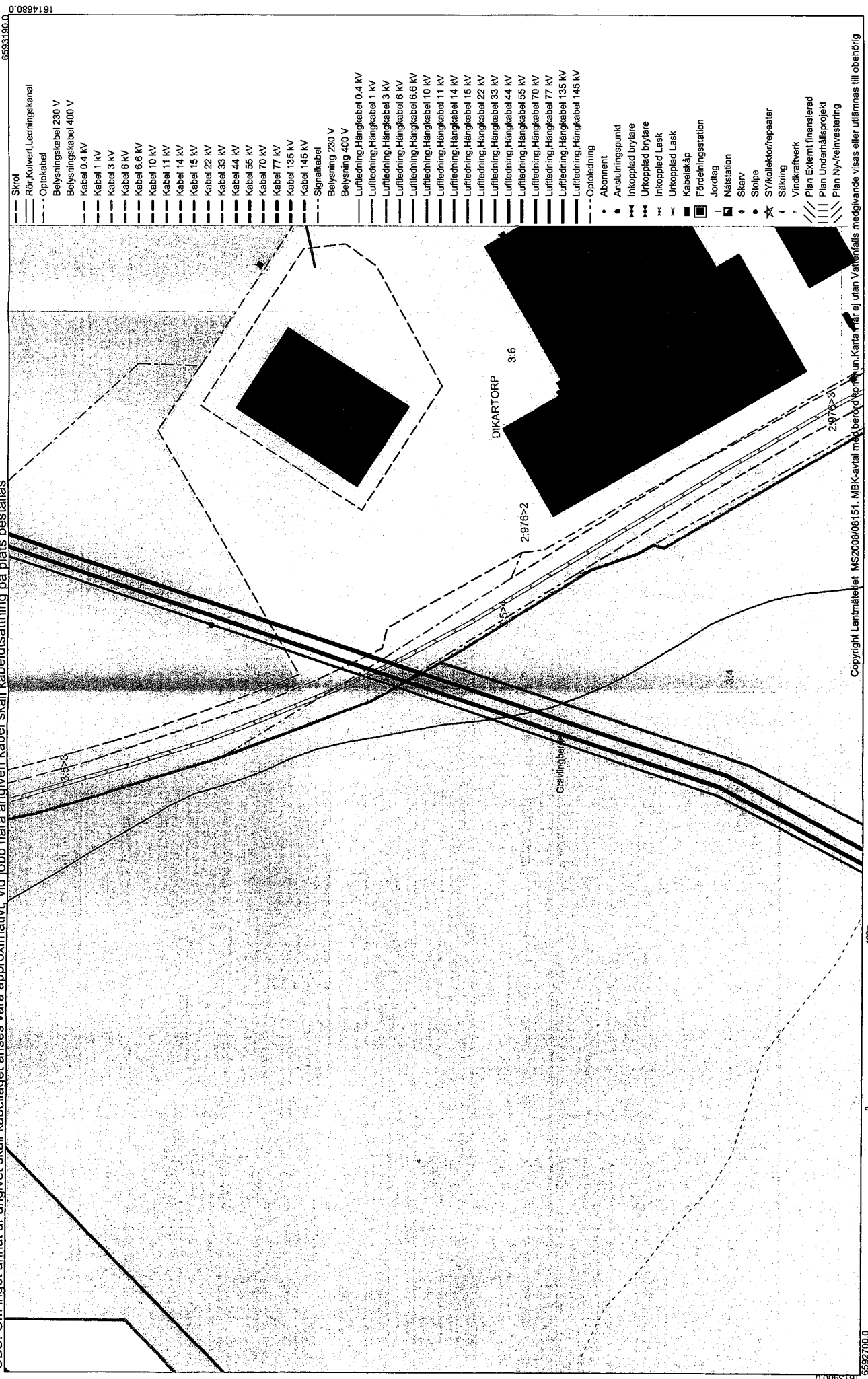
PUBLIKT BOLAG (publ)

Stockholm



Vattenfall 70kV
Nytt läge pga 4-spårutbyggnad.
Två alternativ.
1:1000 (A3)

OBS! Om inget annat är angivet skall kabelläget anses vara approximativt, vid jobb nära angiven kabel skall kabelsättning på plats bestämmas



Anders Petersson

Avdelningen för elanläggning

08-50890550

REMISSVAR

2011-05-12

Dnr 11EV1543

TRAFIKVERKET BORLÄNGE
Inkom 2011-05-13
Arendenr. TRV 2011/26252

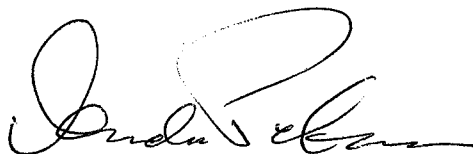
Trafikverket

781 89 Borlänge

**JÄRNVÄGSPLAN FÖR UTBYGGNAD AV MÄLARBANAN, STRÄCKAN
BARKARBY-KALLHÄLL, JÄRFÄLLA KOMMUN**

Elsäkerhetsverket har tagit del av järnvägsplan för aktuell sträcka efter det att Länsstyrelsen i Stockholms län tillstyrkt densamma.

Elsäkerhetsverket har inga synpunkter på handlingen innan Trafikverket Planprövning beslutar om planens fastläggande.



Anders Petersson
Överinspektör

Stabsavdelningen
Enheten för styrning
Fredrik Selander
016-544 20 70
fredrik.selander@energimyndigheten.se

BESLUT

Datum
2011-05-03

Ert datum
2011-04-13

Trafikverket

781 89 Borlänge

1 (1) (2)

Dnr
440-11-2582

Ert dnr
TRV 2010/32686

TRAFIKVERKET BORLÄNGE
Inkom 2011-05-05
Ärendenr. TRV 2011/26252

**Yttrande angående Järnvägsplan för utbyggnad av
Mälarbanan, sträckan Barkarby – Kallhäll, Järfälla kommun**

Energimyndigheten har i skrivelse, daterad den 13 april 2011, lämnats möjlighet att avge synpunkter i rubricerad fråga.

Energimyndigheten har efter genomgång av materialet i ärendet inga synpunkter att redovisa.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen Anneli Eriksson. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit utvecklingsdirektören Lars Guldbrand, enhetscheferna, Mikael Toll, Anna Fridén och Josephine Bahr Ljungdell, juristen Anna Forsberg samt verksjuristen Fredrik Selander, den sistnämnde föredragande.



Anneli Eriksson


Eija Österberg



2011-05-16

1 ()

Kommunstyrelsen

Plats och tid

Kommunhuset, KS-salen klockan 14.30 – 16.20.

Beslutande

Catarina Pettersson (S) ordf ej §§107, 108
Joakim Graning (S)
Tommy Claesson (S)
Tony Frunk (S)
Mariette Sjölund (S)
Kjell Iwemyr (S)
Anna-Maria Romlid (V)
Hans Strandlund (M)
Sigge Synnergård (FP)
Monica Ridderström (KD)
Marianne Avelin (C)
Rolf Hahre (S) §§ 107, 108

Övriga deltagande

Ersättarna Rolf Hahre (S) ej §§ 107,108, 111, Lars Jonsson (S), Berit Ulander (S), Reijo Tarkka (V), Roy Cederbäck (KD) §§ 101-114, Göran Lindén (M) ej § 111, Jenny Olsson (M), samt Carina Iwemyr, sekreterare, kommunchef Carin Becker-Åström, kanslichef Jari Heikkinen § 96, upphandlare/jurist Olov Hjerpe § 97, teknisk chef Kjell Jacobsson §§ 98-102

Närvarorätt

Kommunstyrelsen beslutar att medge närvarorätt för samtliga närvarande.

Utses att justera

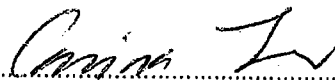
Tony Frunk (S) och Hans Strandlund (M)

Justeringens plats och tid

Kommunhuset den 18 maj 2011 klockan 13.00

Underskrifter

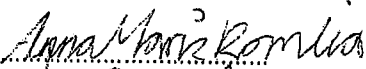
Sekreterare


Carina Iwemyr

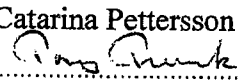
Paragrafer 96 - 114

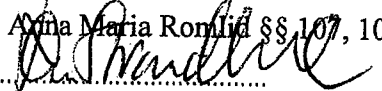
Ordförande


Catarina Pettersson (S) ej §§ 107, 108


Anna Maria Romlid §§ 107, 108

Justerande


Tony Frunk (S)


Hans Strandlund (M)

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ och §§

Kommunstyrelsen §§ 96 - 114

Sammanträdesdatum

2011-05-16

Anslaget uppsättes

2011-05-18

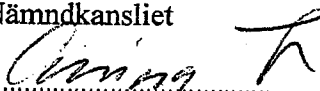
Anslaget nedtages

2011-06-09

Förvaringsplats för protokollet

Nämndkansliet

Underskrift


Carina Iwemyr

Utdragsbestyrkande



KS § 106

**Järnvägsplan för utbyggnad av Mälarbanan, sträckan Barkarby - Kalhäll,
Järfälla kommun - för yttrande Dnr 167/10**

Trafikverket har upprättat en järnvägsplan för utbyggnad av Mälarbanan från två spår till fyra spår på en sträcka av ca 7,5 km från Barkarby till Kallhäll. Planen har varit utställd. Synpunkterna och svaren har sammanställts i PM. Synpunkter på den reviderade handlingen skall vara Trafikverket tillhanda senast den 18 maj 2011.

Kommunstyrelseförvaltningen har meddelat att de justeringar som gjorts i planen berör vissa säkerhetsåtgärder i Jakobsberg och föranleder ingen förändring i princip.

Arbetsutskottet har behandlat ärendet den 9 maj 2011 § 73

Kommunstyrelsen beslutar

att uttala att man inte har något att erinra mot järnvägsplan för utbyggnad av Mälarbanan, sträckan Barkarby – Kallhäll.

Exp till: Trafikverket, 781 89 Borlänge

Trafikverket
781 89 BORLÄNGE

Datum: 2011-05-06
Vår referens: 2009/1297/184
Er referens: TRV 2010/32686

TRAFIKVERKET BORLÄNGE
Inkom 2011-05-09
Ärendnr. TRV 2010/32686

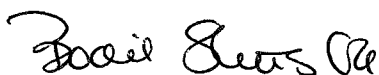
TRV 2011/26252

**Yttrande över Underrättelse angående
Järnvägsplan för utbyggnad av Mälarbanan,
sträckan Barkarby - Kallhäll, Järfälla kommun**

SMHI har tagit del av rubricerade underrättelse. SMHI har inga synpunkter i ärendet.

Avdelningschef Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som handlagts av Anna Eklund och Lennart Wern.

För SMHI



Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Basverksamhet



Järnvägsplan för Mälarbanan, delen Barkarby-Kallhäll

ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR – fastställd järnvägsplan

Beslutets giltighetstid

Beslutet upphör att gälla om järnvägsbygget inte har påbörjats inom fem år från utgången av det år då beslutet vann laga kraft.

Överensstämmelse med detaljplan

Om en gällande detaljplan berör ett område som omfattas av järnvägsplanen får järnvägen inte byggas i strid mot detaljplanen eller områdesbestämmelserna.

Inlösen av mark eller utrymme

Beslutet innebär att sökanden har rätt att lösa in fast egendom (mark med eventuella byggnader eller ett utrymme) som enligt järnvägsplanen ska användas för järnvägsändamål. Även s.k. särskild rätt (nyttjanderätt, servitut och liknande) som besvärar sådan mark eller sådant utrymme får lösas in.

Byggförbud

Beslutet innebär också att det inte utan tillstånd av Trafikverket är tillåtet att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra områdets användning för järnvägsändamål.

Frågor som inte tas upp i beslutet

Beslutet omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid markåtkomstförhandling, lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar upprättas. Detta gäller exempelvis

- ersättning för mark eller utrymme som tas i anspråk
- ersättning för eventuella miljöskador
- omläggning av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader
- påverkan på omgivningen under byggskedet.

Lantmäteriförrättning

Mark och utrymme kommer att lösas in genom en lantmäteriförrättning och överförs till en befintlig järnvägsfastighet. Berörda ägare och rättighetshavare kommer därför att kontaktas av Lantmäteriet eller av en kommunal

Ärendenr: TRV2011/26252

lantmäterimyndighet. Vanligen kontaktas berörda redan dessförinnan av Trafikverket.

Utgångspunkter för skyddsåtgärder mot trafikbuller

Till grund för Trafikverkets bedömning i fråga om bullerskyddsåtgärder ligger proposition 1996/97:53, avsnitt 4.4.4 Minskat buller invid trafikinfrastrukturen, som var föremål för riksdagsbeslut år 1997. Med utgångspunkt från propositionen har dåvarande Banverket gemensamt med Naturvårdsverket utarbetat riktlinjer för hantering av buller från spårburen linjetrafik.

I propositionen anges riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Riktvärdena står för god miljö kvalitet och kan ses som långsiktiga mål för trafikbuller. Vid tillämpning av riktvärdena ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, avdelning Planprövning, 781 89 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 8 juli 2011**.