

## Samrådsredogörelse

# Järnvägsplan Mälardalen, Spånga - Barkarby

Stockholms kommun, Stockholms län

2014-10-28

Ärendenummer: TRV 2013/65116





## Innehåll

Inledning.....	4
Samråd .....	5
Länsstyrelsen i Stockholms län .....	5
Stockholms stad .....	5
Enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten .....	6
Nordlig entré .....	6
Ny passage väster om Spånga station .....	6
Spånga station.....	7
Buller .....	7
Vibrationer .....	9
Partiklar.....	9
Bullerskärm - utseende.....	9
Anläggningar som kan bli påverkade .....	10
Natur och kulturlandskap.....	10
Tunnel, nedsänkning, överdäckning och inglasning av järnvägen .....	10
Information och kommunikation.....	11
Byggskedet och byggtrafik .....	12
Ekonomisk kompensation för miljöpåverkan.....	12
Förändra spårdragning och flytta teknikhus .....	13
Minimera intrång och påverkan på pågående exploateringsplaner .....	13
Övriga berörda myndigheter och organisationer .....	13

## Inledning

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

Järnvägsplanen för Mäljarbanan, sträckan Spånga - Barkarby, ska möjliggöra utbyggnad av Mäljarbanan från två spår till fyra. Innan järnvägsplanen genomfördes idéstudie, förstudie och järnvägsutredning. Samtidigt som Trafikverket tar fram en järnvägsplan upprättar Stockholms kommun detaljplaner.

Samråd med allmänheten för järnvägsplan för Mäljarbanan Spånga - Barkarby påbörjades i november 2013 och har pågått fram till granskningen av planen december 2014. Stockholms Stad har genomfört programsamråd för Mäljarbanan som avslutats under hösten 2013.

Järnvägsplanen planeras att ställas ut vintern 2014/2015 och planen kan i bästa fall fastställas till sommaren 2015. Byggstart är beräknad till årsskiftet 2016/2017 och sträckan är preliminärt färdig 2019. Hela järnvägsplaneområdet ligger i Stockholms kommun.

Inkomna synpunkter och yttranden från allmänheten finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2013/65116.

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

Flera synpunkter rör nordlig entré vid Spånga station (egentligen belägen åt nordväst). Trafikverket kommer att bygga stationsanläggningen på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Slutligt ställningstagande i frågan om nordlig entré kommer att göras efter utredning och samråd med Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen och Stockholms stad.

En del synpunkter berör sådana frågor som helt faller utanför projektets ram, såsom förändring av busstationen, gång- och cykelvägar, service vid stationen, turtäthet för buss och tåg, renhållning mm. Dessa frågor hanteras av Stockholms stad och Trafikförvaltningen. En gång- och cykelutredning har tagits fram inom ramen för projektet för att studera möjliga lösningar för gång- och cykeltrafiken under byggskedet och i framtiden.

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

Konsekvenserna av järnvägsutbyggnaden såsom buller och vibrationer hanteras i vår Miljökonsekvensbeskrivning. Aktuella skyddsåtgärder som exempelvis byte av fönster kommer vi att föreslå i järnvägsplanen. Vi kommer även ange motiven till åtgärderna. I planbeskrivningen kommer det att finnas ett kapitel om gestaltungsfrågor och illustrationer av hur utbyggnaden kommer att se ut. Vid utställningen av järnvägsplanen kommer vi att visa ytterligare illustrationsplaner och sektioner så att det blir lättare att förstå konsekvenserna av utbyggnaden.

## Samråd

### Länsstyrelsen i Stockholms län

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

### Stockholms stad

Löpande möten har hållits under 2013 med Stockholms stad kring planeringen av utbyggnaden. Diariefört under ärendenummer TRV 2012/41865.

Stockholms Stad har också lämnat ett samlat yttrande från Stockholms Stads exploateringskontor, Stadsbyggnadskontor och Trafikkontoret:

- Kontoren efterfrågar utredningar bl. a. med avseende på risker, buller, vibrationer, vatten och kulturmiljöfrågor samt trafik.
- Identifiering av Trafikverkets nuvarande äganderätt samt i dialog ändras till lämpligt ändamål i detaljplan.
- Fortsatt dialog med Trafikverket och Trafikförvaltningen/SL kring utveckling och utformning av Spånga station.
- Fortsatt dialog med Trafikverket, Staden och berörda parter kring närliggande exploateringar som kan komma att påverkas av projektet.
- Funktionen av Stadens anläggningar som påverkas av utbyggnaden ska ersättas av Trafikverket.
- Ett gemensamt genomförandeavtal ska arbetas fram.

### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att ha en fortsatt kontinuerlig dialog med Stockholms stad kring ovanstående punkter samt i fortsatt gott samarbete komma överens med Staden. Trafikverket kommer successivt att redovisa bland annat rapporter och ställningstaganden.

## Enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten

Ägarna till de fastigheter som är direkt berörda av järnvägsplanen, på grund av markintrång eller buller, har fått information om samrådet via brev.

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

Öppet hus med representanter från Trafikverket arrangerades den 20 november 2013 i Trafikverkets lokaler på Stormbyvägen 2-4. Det var 88 personer som kom till det öppna huset, flera var direkt berörda av buller i driftskedet. Vid samrådet för järnvägsplanen visades bland annat planillustrationer och bullerkartor. Intresset var stort framförallt kring bullerfrågor.

Allmänhetens synpunkter har hämtats in muntligt på samrådsmötet den 20 november, via e-post (Projekt Mälarbanans hemsida), brev och synpunktsformulär.

## Nordlig entré

### Nio personer har lämnat skriftliga synpunkter

Ovanstående har yttrat sig och vill att Trafikverket bygger en ny entré vid den nordvästra delen av plattformen. Man anser att det skulle vara till stor nytta för boende och verksamma i den nordvästra delen av Spånga tätort samt att trängseln i nuvarande entré skulle minska.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att bygga stationsanläggningen på så sätt att en framtida nordlig entré möjliggörs. Slutligt ställningstagande i frågan om nordlig entré kommer att göras efter utredning och samråd med Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen och Stockholms stad.

För närvarande har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen yttrat sig och bedömt att underlaget är för litet för att motivera en bemannad entré och att stationer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

## Ny passage väster om Spånga station

### En person har lämnat skriftliga synpunkter

Ny gång- och cykelbro väster om Spånga station vid Solhems Hagväg

#### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att bygga järnvägen på så sätt att en framtida gång- och cykelbro möjliggörs. Slutligt ställningstagande i frågan om gång- och cykelbro kommer att göras efter utredning och samråd med Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen och Stockholms stad.

Spånga station

En person har lämnat skriftliga synpunkter

Cykelparkeringshus Norr om Spånga station vid Snårbrink/Pumpbrink för ljuddämpning

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket utreder tillsammans med Stockholms stad och Trafikförvaltningen hur Spånga station ska utvecklas. Eventuella cykelparkeringar kommer att hanteras i kommunens detaljplanearbete.

Buller

Tjugotvå personer har lämnat skriftliga synpunkter

Vill ha bullerreducerande åtgärder på västra sidan om Spånga station.

Bullerreducerande åtgärder i enlighet med riktvärden för väsentlig ombyggnad vid uteplats (70 dBA). Tillräckligt hög bullerskärm. Hänsyn måste tas till att ljudet reflekteras mot hårda ytor på sydvästra sidan om järnvägen.

Önskar fasadåtgärder för att dämpa bullret.

Bullernivåerna blir oacceptabla på innergårdar, lekplatser och parkbänkar. Bygg bullerskydd på västra sidan från Spånga station tom cirkulationsplatsen Bromstensvägen - Nyhammarsgatan.

Går det att bygga med tystare räls?

Bullerskärm och stödmur - ska börja innan den förlängda perrongen slutar. Ska vara högre än i förslaget. Ska kraftigt minska ljud från start och inbromsning. Buller är negativt för hälsan.

Höj kvalitén på rälskarvar och spårväxlar.

Bullerreducerande åtgärd: Höj tomterna med hjälp av stödmur med bullerplank.

Önskar mätning av buller. Ljuddämpande fasadytor på hårdgjorda ytor t.ex. bostadshusen. Buller från öppna ytan på gångbron - se över. Buller från många källor: planera tillsammans med kommunen.

Vill påverka åtgärder för att reducera störning såsom buller i fastighetsbeståndet i Hjulsta. Åtgärds och kontrollprogram ska vara avtalade med TRV.

Bullerskydd för kontors- och utbildningslokaler i enlighet med riktvärden (SOU 1993:65 handlingsplan mot buller s. 169) måste utredas och innehållas. Anser att det är nybyggnad av järnväg. Slå fast i järnvägsplanen att bullret ska begränsas med bullerskydd. Saknar utredning för inomhusbuller.

Högre bullernivåer när järnvägen kommer närmare. Vilka åtgärder vidtas?

Viktigt att involvera fastighetsägare tidigt i diskussioner om buller- och vibrationsdämpande åtgärder.

Förläng bullerskydd söderut förbi Solskensbrinken 19, 21 och 23 för att förbättra miljön även för dessa tomter nedre del. Även för att förhindra spårspring.

Bullerskärm mellan Spånga Tennishall och Västerots Djursjukhus

*Trafikverkets kommentar:*

Vilka bullerreducerande åtgärder som föreslås framgår i våra plankartor och vilka fastigheter där riktvärden riskerar att överskridas framgår av fastighetsförteckningen.

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

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

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

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

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

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

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



## Vibrationer

### Nio personer har lämnat skriftliga synpunkter

Vibrationer: Banvallen måste byggas om från grunden (gammal å-botten).

Önskar mätning av vibrationer.

Vibrationsstörning under byggtiden och i driftskedet. Vibrationskänslig verksamhet. Krav på vibrationsmätning och plan för åtgärder. Störning eller stopp ger stora konsekvenser. Marknadsvärdeminskning på grund av miljöstörning kan inte accepteras. Försäkran och plan för att negativa effekter inte kommer att uppstå för verksamheten.

Högre vibrationer när järnvägen kommer närmare. Vilka åtgärder vidtas?

#### *Trafikverkets kommentar:*

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

Mätning har utförts på utvalda ställen längs med sträckan. En riskanalys görs under byggtiden. Besiktning inför sprängning sker i enlighet med Svensk standard. Kontroll görs av särskilt vibrationskänslig verksamhet.

Fler tåg innebär fler tillfällen med vibrationer samtidigt som underbyggnaden blir bättre vilket ger lägre vibrationer. Resultatet är svårt att bedöma med exakthet, situationen bedöms inte bli sämre än i dag.

## Partiklar

### Sex personer har lämnat skriftliga synpunkter

Önskar mätning av partikelmängd.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Utsläppen från järnvägstrafiken till luft består mest av metallpartiklar som frigörs vid slitage på räls, kontaktledning, hjul och bromsar. Eftersom metallpartiklar är jämförelsevis tunga transporteras de inte iväg så långt utan faller ned nära järnvägen. Eftersom spridningen utomhus av partiklar från järnvägstrafik är så pass begränsad bedömer Trafikverket att det inte krävs särskilda åtgärder på det området. Vårt arbete med att minska slitaget på spår och materiel kommer dessutom att leda till att spridningen av partiklar minskar.

Mätningar visar att halterna av partiklar inte överskrider EU:s miljökvalitetsnorm i järnvägsmiljöer utomhus. Mindre slitage på spår och material ger mindre spridning av partiklar.

## Bullerskärm - utseende

### Åtta personer har lämnat skriftliga synpunkter

Vill att bullerskärmarna inte ska inbjuda till klotter och ha en naturkänsla.

Vill ha bullerskärmar som är effektiva utan hög negativ påverkan på omgivningen. Gångvägen bör inte bli i ett tråg.

Bullerskärmar i glas.

*Trafikverkets kommentar:*

Den närmare utformningen kommer att bestämmas senare i samråd med framförallt Stockholms Stad. Trafikverket har ambitionen att bullerskärmar inte ska inbjuda till klotter och få ett tilltalande utseende i harmoni med omgivningen. För att uppnå en bra effekt till en rimlig kostnad finns det dock vissa ramar som Trafikverket måste förhålla sig till.

Anläggningar som kan bli påverkade

Två personer har lämnat skriftliga synpunkter

Fiberkabel i tomtgräns Solskensbrinken 21-25 ska vara kvar. El till parkbelysning i tomtgräns Solskensbrinken 21-25 ska vara kvar. Grindar Solskensbrinken 21-25 ska vara kvar (utgång till parkvägen parallellt med järnvägen.)

Behåll grindar från fastigheter nära gångväg.

*Trafikverkets kommentar:*

Järnvägen med tillhörande anläggningar bedöms inte beröra fiberkabel, parkbelysning eller grindar som ligger i gränsen till eller på fastigheterna med adress Solskensbrinken 21-25.

Natur och kulturlandskap

Tre personer har lämnat skriftliga synpunkter

Nya träd och buskar mot Bromstensvägen fr.o.m. Spånga station t.o.m. Lunda industriområde.

Kompensationsåtgärder för det grönområde som försvinner? Viktigt att området vid Lekplatsvägen får planteringar och nya träd för att kompensera det bullerplank som ersätter ett stort grönområde.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket ämnar att i största möjliga mån spara träd och buskar. Parkmiljön vid Lekparksvägen redovisas i järnvägsplanens gestaltungsprogram. Kompensationsåtgärder i form av nya planteringar och träd kommer att genomföras i samråd med Stockholms stad.

Tunnel, nedsänkning, överdäckning och inglasning av järnvägen

Nio personer har lämnat skriftliga synpunkter

Tunnellösning. Alla nyttor är inte medräknade. -Störningar på tågtrafiken och omgivningen under byggtiden. -En del resandeeffekter på grund av underskattning i prognosmodellen. -Lägre bullernivåer (ytläget lever inte upp till gällande norm). -Positiva effekter på stadsmiljön. -Intäkter från kommande exploatering. Mindre förseningar i tågtrafiken. -Regionalekonomiska effekter på grund av ökad tillgänglighet. - Förbättringar vid korsningar

Glasa över busstation, tåg och gångbro.

Bullerdämpande åtgärder t ex sänka ner spåren. Inte låta kostnaderna styra för mycket. Avvägning mellan estetik och effekt. Ev. transparent material för genomsikt.

Överdäckning av spårområdet mellan Spångaviadukten och pendeltågsstationsingången på gångbron samt delar av angränsande nuv. busstation. Förenklar resandeströmmar. Flytta upp flertalet nuvarande busshållplatser över spårområdet och bygg dockningsstation som liknar Jakobsbergs nya busstation. Större inomhusväntetrymme, inbyggd perrong.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har under det tidigare arbetet med förstudie och järnvägsutredning studerat olika alternativa lösningar för att bygga ut Mälarbanan, däribland olika varianter av utbyggnad i tunnel. Samtliga lösningar med tunnel har då visat sig vara så dyra att de inte är samhällsekonomiskt motiverade att genomföra.

Att bygga in järnvägen i någon form av byggnad för att på så sätt minska bullerstörningarna från järnvägen är inte heller ekonomiskt rimligt.

En överdäckning av spårområdet där bussterminalen då läggs ovanpå järnvägen är en genomförbar men dyr lösning. Trafikverket kommer att skicka idén vidare till Stockholms Stad som ansvarar för bussterminalen.

Trafikverket kommer att genomföra en anpassning av stationsbyggnaden och plattformen vid Spånga station. Anpassningen genomförs i samarbete med Trafikförvaltningen (SL) utifrån dagens krav på tillgänglighet och komfort.

#### Information och kommunikation

##### Två personer har lämnat skriftliga synpunkter

Delaktig i kommande förändringar, kort- och långsiktiga planer. God framförhållning och alt. snabba informationskanaler t ex e-post.

Inget svar på tidigare brev från 2013-09-12. Informationen måste bli tydligare och bättre. Bland annat behöver området stakas ut för att kunna få en god uppfattning.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Den pågående processen med samråd för järnvägsplan och senare granskning ger allmänheten och berörda många tillfällen till, inte bara information utan

också, kommunikation kring järnvägsplan. Före och under byggtiden kommer det också att informeras om vad som pågår. Flera av de berörda kommer dessutom att få en direktkontakt med projektet i samband med lokala bulleråtgärder eller intrång på fastigheter.

Stakning sker inte förrän järnvägsplanen har vunnit laga kraft. Däremot kan direktkontakt tas med projekt Mäljarbanans fastighetsavdelning om enskilda vill diskutera och få en bra förståelse för hur anläggningen planeras att byggas. Detta kan under processens gång förändras fram till och med det datum då järnvägsplanen vinner laga kraft. Ju tidigare i processen, t ex under samråd, desto osäkrare är planerna eftersom samråd och utställning är till för att få in synpunkter och eventuellt ändra på planerna.

Samrådet som genomfördes under sommaren/hösten 2013 gällde Stockholms Stads programsamråd, dvs samråd innan beslut tas att påbörja den detaljplaneläggning som krävs för att järnvägsplan och detaljplan ska stämma överens. Varför svar inte har erhållits kan bara beklagas och hänvisas till Stockholms Stad.

[Byggskedet och byggtrafik](#)

#### Två personer har lämnat skriftliga synpunkter

God byggplanering.

Blir det byggtrafik på Solhemsbackarna och gångvägen?

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket eftersträvar alltid god byggplanering. Det är ändå ofrånkomligt att det uppstår oförutsedda situationer som måste lösas akut.

Det kommer att förekomma byggtrafik på både Solhemsbackarna och gångvägen. Trafikverket utreder hur byggtrafiken ska påverka de boende så lite som möjligt. Närmare information kommer att ges så snart det är möjligt.

[Ekonomisk kompensation för miljöpåverkan](#)

#### En person har lämnat skriftliga synpunkter

Kompensation för att utemiljön blir förstörd?

*Trafikverkets kommentar:*

Vid mycket stor miljöpåverkan kan ekonomisk kompensation eller inlösen bli aktuell. Enligt inlösenregler, Miljöbalken och rättspraxis, som Trafikverket har att förhålla sig till, ligger oftast miljöpåverkan, efter rimliga åtgärder, under den nivå som en fastighetsägare bör tåla. Se även under rubriken "Buller". Varje fastighets situation ska kartläggas tillsammans med fastighetsägaren för det fall att det blir aktuellt med fasadåtgärder och/eller lokala skärmar på tomt.

Förändra spårdragning och flytta teknikhus

Tre personer har lämnat skriftliga synpunkter

Bredda järnvägen mot industriområdet i stället för mot Solhemsbackarna. Om det inte går krävs en grundlig förundersökning av påverkan av buller och vibrationer.

Flytta teknikbyggnaden vid km 11+ 880 till andra sidan.

Behövs industrispår till Lunda?

*Trafikverkets kommentar:*

Kurvvrätningen vid Solhemsbackarna är nödvändig för att uppnå de hastighetskrav som ställs på Trafikverkets nya järnvägsanläggning.

Teknikbyggnaden kommer att integreras med bullerskärmen och inte utgöra ett påtagligt inslag i miljön.

Industrispåret till Lunda ägs av Stockholms stad och frågan kommer att hanteras tillsammans med staden.

Minimera intrång och påverkan på pågående exploateringsplaner

En person har lämnat skriftliga synpunkter

Markintranget ska minimeras och redovisas mer detaljerat.

Mb lägger en död hand över det utvecklingsarbete avseende bostäder och butiker som bedrivits sedan 2011.

Vill ha samrådsredogörelsen snarast efter årsskiftet för de inkomna synpunkter som kan påverka spårläget utanför Ferdinand 9.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket, projekt Mälarbanan fastighet kommer omedelbart att inleda en dialog med KF Fastigheter för att se vilka möjligheter som finns att förbättra situationen för KF Fastigheter.

Övriga berörda myndigheter och organisationer

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen

Trafikverket har regelbundet träffat Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen. De har lämnat synpunkter via e-post (samrådslådan).  
Diariefört under ärendenummer TRV 2013/65116:

Trafikförvaltningen utgår från att bussterminalens utrymme inte blir mindre och tycker vidare att det kan vara idé att flytta perrongen vilket skulle förbättra för busstrafiken.

Nordlig entré – Trafikförvaltningen har bedömt att underlaget är för litet för att motivera en bemannad entré. Stationer behöver vara bemannade för att upplevas som trygga.

Kapaciteten för industrispåranslutningen till Lunda industriområde behöver säkerställas så att järnvägstrafiken dit kan fortgå utan att hindra järnvägstrafik på Mäljarbanan.

Eventuellt behövs ett genomförandeavtal och det bör utformas som ett trepartsavtal mellan Trafikverket, kommunen och Landstinget.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket utreder tillsammans med Stockholms stad och Trafikförvaltningen hur Spånga station ska utvecklas. I arbetet ingår hur en nordlig entré ska hanteras mm. Trafikverket avser att teckna avtal med Trafikförvaltningen.

Storstockholms brandförsvar (SSBF)

Hinner inte lämna synpunkter.

Statens Geotekniska Institut, (SGI)

Förutsätter att geotekniska eller miljögeotekniska säkerhetsfrågor har hanterats och kommer att beaktas i den fortsatta processen.

*Trafikverkets kommentar:*

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

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall uppger att de inte har några elanläggningar i området och är därför inte berörda.

Samrådsredogörelse upprättad av:



Fabian Kjessler