

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Järnvägsplan Mälardalen, Huvudsta-Duvbo

Stockholm, Solna, Sundbybergs kommuner, Stockholms län

2025-05-05

Ärendenummer: TRV2015/87751



Trafikverket

Projekt Mälarbanan, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Åsa Jäverdal, Karin Jansson, Projekteringsledare Plan

Dokumentdatum: 2021-02-02, rev 2025-05-05

Ärendenummer: TRV 2015/87751

Kontaktperson: Jenny Bergh, Andreas Dahlberg, Projektledare Plan

INLEDNING.....	5
SAMMANFATTNING	6
PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING	7
SAMRÅDSKRETS	7
SAMRÅD – FÖRSTUDIE OCH JÄRNVÄGSUTREDNING	9
Sammanfattning av genomförda samråd i Förstudie	9
Sammanfattning av genomförda samråd under Järnvägsutredning	9
SAMRÅD – JÄRNVÄGSPLAN	9
Syfte och omfattning	9
Möten och informationsutbyte	9
Samråd med berörd länsstyrelse	11
Samråd med berörda kommuner	11
Stockholm Stad	11
Sundbybergs Stad	12
Solna stad	13
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten	15
Buller/vibrationer	15
Övriga miljöfrågor	16
Tunnel/Överdäckning Sundbyberg.....	17
Sundbybergs station.....	17
Huvudsta station.....	18
Intunneling/överdäckning i Solna (Huvudstagatan - Frösundaleden)	18
Femte spår mellan Huvudstagatan-Frösundaleden	19
Bangatan, befintlig plankorsning	19
Anslutningsspår till Tomtebodan	20
Gestaltning	20
Generellt	21
Byggskedet.....	22
Fastighetsägare, verksamhetsutövare, inklusive bostadsrättsföreningar	23
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	42
Särskild samrådsaktivitet, hösten 2024	53
Syfte och omfattning.....	53
Möten och informationsutbyte	53

Samråd med fastighetsägare	53
Samråd med verksamhetsutövare	54

Inledning

Järnvägsplanen för Mälarbanan sträckan Huvudsta-Duvbo ska möjliggöra en utbyggnad av järnvägen från två spår till fyra. Den omfattar en delsträcka av Projekt Mälarbanan som i sin helhet sträcker sig från Tomtebodas till Kallhäll. Projekt Mälarbanan påbörjades år 2004. Då gällde en annan lagstiftning för planering av järnvägar. För Projekt Mälarbanan har därför en förstudie och en järnvägsutredning utförts, vilket motsvarar dagens åtgärdsvalsstudie och de inledande delarna i järnvägsplanen.

Totalt för projekt Mälarbanan tas fem järnvägsplaner fram. Tre järnvägsplaner har vunnit laga kraft och två är under framtagande varav den för sträckan Huvudsta-Duvbo är en av dessa. Järnvägsplaneområdet ligger till största delen i Sundbybergs kommun och Solna kommun men ansluter i den västra delen till Stockholms kommun. I arbetet med järnvägsplanen har det även ingått att utreda behov och placering av ytterligare ett spår för godstrafiken till Tomteboda för att godstrafiken inte ska påverka övrig tågtrafik.

Samråd med allmänheten för järnvägsplan Mälarbanan Huvudsta-Duvbo påbörjades i januari 2017 och har pågått fram till granskningen av planen. I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer. I samrådsredogörelsen kommenterar även Trafikverket de inkomna synpunkterna. Inkomna synpunkter och yttranden från allmänheten finns diarieförda på Trafikverket under ärendenummer TRV 2015/87751. yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns sparade i sin helhet.

Det kommer även att krävas tillstånd för vattenverksamhet på del av sträckan. För denna verksamhet har det varit separata samråd. I samband med dem har det även varit samråd om byggverksamheten.

Sammanfattning

Den största enskilda frågan från berörda och allmänheten är att utbyggnaden till fyra spår, och den ökade trafikeringen till följd av det, kommer innebära ökade störningar såsom exempelvis buller från järnvägen. Det har inneburit att många varit positiva till utredningsförslaget att överdäcka sträckan mellan Huvudstagatan och Frösundaleden genom tunnel i ytläge, så kallad intunnling. Trafikverket har i samverkan med Solna stad valt att gå vidare med intunnling från Frösundaleden och cirka 500 meter österut mot Huvudstagatan (så kallade Huvudstatunneln).

Inom Sundbyberg redovisades överdäckning på stor del av sträckan med utredningsförslaget att förlänga överdäckningen med en intunnling västerut. Det förslaget, den så kallade Sundbybergstunneln, har Trafikverket i samverkan med Sundbybergs stad valt att arbeta vidare med.

För övriga sträckor där järnvägen ligger i markspår och det finns intilliggande bebyggelse kommer det att, där så krävs, bli bullerskyddsskärmar.

Flera önskar att Huvudsta station ska byggas. De ser stora fördelar med en ny station för att få förbättrad tillgänglighet till Mälarbanan och pendeltågstrafiken. En station med plattformar innebär ett ökat markintrång, påverkan på Huvudstagatans bro och påverkar utformning av Huvudstatunneln. I medfinansieringsavtalet med Solna har beslut tagits att Huvudsta station ska genomföras.

I samrådet från våren 2017 redovisades ett förslag med ett spår för godstrafiken placerat mellan Frösundaledens bro och Huvudstagatans bro vilket innebar fem spår på aktuell sträcka. Synpunkter har inkommit att förslaget är dåligt och innebär onödigt markintrång. Förslaget går heller ej att kombinera med Huvudstatunneln. Trafikverket utredde ytterligare förslag för att lösa infarten till Tomtebodan. Under hösten 2017 kompletterades samrådet med ett nytt förslag till placering av femte spåret för godstrafiken öster om polishuset och vidare under järnvägsbroarna i Tomtebodan för att komma till Tomtebodan bangård. Det förslaget kommer Trafikverket i samverkan med Solna stad att gå vidare med.

Flera synpunkter rör intrång på privata fastigheter med boende och verksamheter. Många uttrycker oro gällande hur det kommer att bli under byggtiden. Byggverksamheten kommer att ske nära befintliga byggnader och gator samt hålla på under lång tid. Trafikverket kommer arbeta för att minimera intrång och störningar men kommer att påverka befintliga byggnader och dess funktioner, exempelvis angöring. Trafikverket tar fram förslag till åtgärder och avtal för att reglera intrången.

Sammanfattningsvis uppfattar Trafikverket att allmänhet och verksamheter har blandade reaktioner till utbyggnaden men att de flesta är positiva. Stockholms stad, Sundbybergs stad, Solna Stad och Stockholms läns landsting Trafikförvaltningen är i stort positiva till utbyggnaden.

Konsekvenserna av järnvägsutbyggnaden såsom buller, vibrationer och risk hanteras i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Aktuella skyddsåtgärder som exempelvis bullerskyddsskärm redovisar Trafikverket i järnvägsplanen. Där anges även motiven till åtgärderna. Till handlingen kommer det att finnas ett gestaltungsprogram som bland

annat illustrerar hur utbyggnaden av järnvägsanläggningen i markspår kan komma att se ut. De delar som omger tunnlarna, överdäckning och intunnling, kommer att omhändertas i de kommunala detaljplanerna för området.

Planläggningsbeskrivning

I en planläggningsbeskrivning klarläggs syftet med samrådet, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av den kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen, tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet har uppdaterats vid följande tillfällen: 2017-11-08, 2019-01-14 och 2020-01-16.

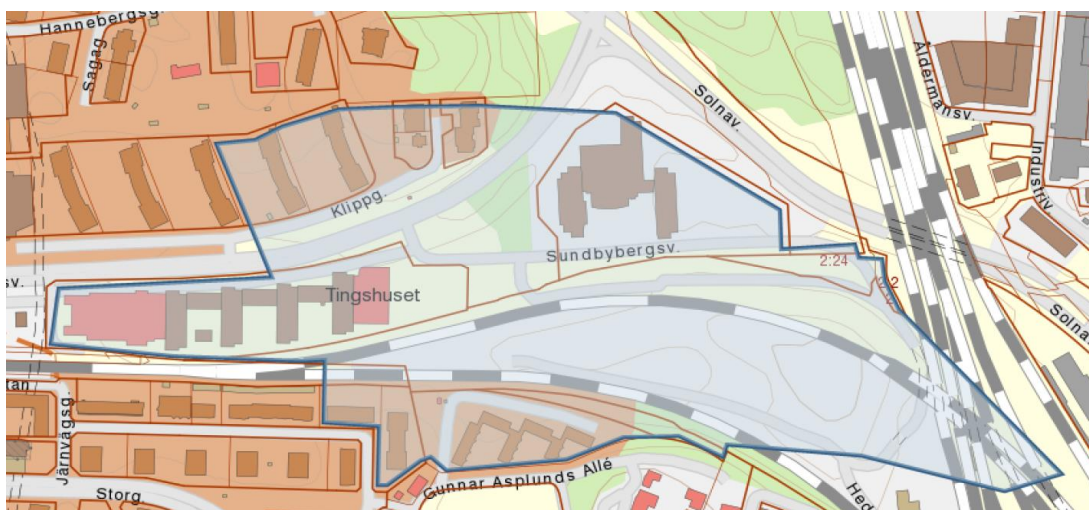
Samrådskrets

Länsstyrelsen har, 2005-04-13, bedömt att projektet medför betydande miljöpåverkan. Därför har samråd hållits med statliga myndigheter, berörda föreningar och organisationer samt berörd allmänhet. Informationsbroschyr har skickats ut till hushåll och verksamheter enligt bilagd karta. Informationsbrev om samrådet har skickats ut till enskilt berörda, myndigheter, föreningar, organisationer samt ledningshavare.

Samrådskretsen har under projektets gång utökats då fler har blivit berörda i samband med att ett nytt anslutningsspår till Tomtebodan har föreslagits (som ersättning för ett femte spår mellan Huvudstagatan - Frösundaleden). Ett kompletterande samrådsmaterial har därmed tagits fram med informationsbroschyr som har skickats ut till hushåll och verksamheter enligt bilagd karta. Brev om samrådet har skickats ut till enskilt berörda, myndigheter, föreningar, organisationer samt ledningshavare.



Karta utskickinformation om samråd i januari 2017



Karta utskickinformation om samråd hösten 2017

Samråd – Förstudie och järnvägsutredning

Sammanfattning av genomförda samråd i Förstudie

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

Sammanfattning av genomförda samråd under Järnvägsutredning

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

Samråd – Järnvägsplan

Syfte och omfattning

En viktig del vid planering av järnvägsutbyggnaden är dialogen med alla som berörs av utbyggnaden. Samråd är alla de muntliga och skriftliga kontakter som sker med myndigheter, organisationer, sakägare och allmänhet om utbyggnaden.

Syftet med samråden är dels att skapa förankring av projektet hos berörda parter, dels att samla in kunskap som finns om det aktuella området och ta del av information som är relevant för projektet. Under samrådet finns det möjlighet att lämna information samt att lämna synpunkter och förslag som kan leda till att projektet blir så bra som möjligt för så många som möjligt.

Samrådsredogörelsen omfattar alla samrådsformer under planskedet fram till utställning för granskning.

Möten och informationsutbyte

Under järnvägsplanskedet har samråd genomförts med berörda på ett flertal olika sätt. Trafikverket har dels inbjudit till särskilda samråd via annonser och större utskick, dels så har samråd skett via mejlväxling, telefonsamtal och mindre möten med olika aktörer och berörda.

De särskilda samråden genomfördes vid två tillfällen. Det första samrådet genomfördes under februari-mars 2017 och ett kompletterande samråd genomfördes under oktober-november 2017.

Information om det första samrådet har funnits på Trafikverkets webbplats och annonserats i januari 2017 i Dagens Nyheter samt lokaltidningarna Mitt i Västerort Spånga, Mitt i Sundbyberg, Vi i Sundbyberg, Spånga tidning, Vi i Solna, Mitt i Solna samt Post- och inrikestidningar.

Samrådsmaterial har varit utställt i en lokal i anslutning till projektkontoret på Svetsarvägen 10 i Solna under tiden från utskicket i januari 2017 till och med 31 mars 2017. Delar av materialet finns på Trafikverkets hemsida www.trafikverket.se/malarbanan.

Öppet hus med representanter från Trafikverket arrangerades fyra gånger (21 februari, 12 mars, 16 mars och 22 mars 2017) i utställningslokalen på Svetsarvägen.

Totalt kom cirka 370 personer (135 kvinnor, 235 män) till utställningslokalen varav flertalet kom till de öppna husen.

Under hösten 2017 genomfördes ett kompletterande samråd med nytt material för att redogöra för förslaget om ett nytt anslutningsspår till Tomtebodan som placeras öster om tidigare område och som ersätter ett femte spår mellan Huvudstagatan – Frösundaleden. Trafikverket har för det kompletterande samrådet skickat ut brev till de fastigheter som är direkt berörda av järnvägsplanen, på grund av markintrång eller buller. Informationsbrev har även sänts till berörda myndigheter med flera.

Information om det kompletterande samrådet har även funnits på Trafikverkets webbplats och annonserats i Vi i Solna, Mitt i Solna samt Post- och inrikestidningar.

Samrådsmaterial har funnits utställt i projektkontoret på Svetsarvägen 10 i Solna under tiden från utskicket till och med 22 november 2017. Delar av materialet finns på Trafikverkets hemsida: www.trafikverket.se/malarbanan.

Öppet hus med representanter från Trafikverket arrangerades två gånger (25 oktober och 7 november 2017). Totalt kom cirka 30 personer till utställningen varav 22 kom till de öppna husen (2 kvinnor, 20 män).

En lägesrapport (broschyr) om planläggningsprocessen har skickats ut till samrådsgruppen i december 2018. Trafikverket beskriver bland annat vad de tillkommande medfinansieringsavtalen innebär för utbyggnaden av järnvägsanläggningen. Materialet finns även på Trafikverkets hemsida: www.trafikverket.se/malarbanan.

Synpunkter har hämtats in skriftligt på samrådsmötet, via epost och brev till Trafikverket. Trafikverket har också upprättat en möjlighet att yttra sig via e-postlåda: samradsolnasundbyberg.malarbanan@trafikverket.se.

Under arbetet med att ändra planförslaget med anledning av kompletteringsbegäran under fastställelseprövning år 2024 identifierades behov av att utöka vissa ytor för tillfälligt nyttjande. De aktuella ytorna omfattade en förlängning av en arbetsväg till allmänt vägnät, parallellt med Solvalla travbana, och en arbetsyta norr om Bällstaån. Under november och december år 2024 hölls tre separata samrådsaktiviteter riktade till fastighetsägarna Stockholms stad och Solvalla/Stockholms Travsällskap samt

verksamhetsutövaren Trafikförvaltningen, Tvärbanan till Helenelund, Bromma flygplats till Ursviks torg. Samrådsmötena hölls digitalt. Alla tre parter inkom med skriftliga yttranden som har diariieförts under ärendenummer TRV 2015/87751.

Samråd med berörd länsstyrelse

Trafikverket har fortlöpande 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 samt risk- och säkerhetsfrågor diskuterats. Kommunal planering pågår utmed järnvägssträckan i berörda kommuner. Konsekvensbedömningarna kommer i huvudsak att utgå från hur området kring järnvägen ser ut idag, men kommer även att ta hänsyn till antagna detaljplaner. Trafikverket har även diskuterat hur en tillfällig järnvägsanläggning, som kommer att anläggas och vara i drift under cirka fyra år, ska hanteras. Den tillfälliga järnvägsanläggningen kan betraktas som en parallellförflyttning av befintlig anläggning som inte ska försämra dagens situation för berörda. Trafikverket har samrått med Länsstyrelsen om möjliga skyddsåtgärder för att minska påverkan på omgivningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen godkändes av Länsstyrelsen den 2020-02-19.

Samråd med berörda kommuner

Stockholm Stad

Stockholms stad har genomfört programsamråd för Mälardalen som avslutades under hösten 2013. Samtidigt som Trafikverket tar fram en järnvägsplan för delen Duvbo - Spånga, upprättar Stockholms stad detaljplan inklusive miljökonsekvensbedömning för sträckan Sundbyberg - Spånga. Detaljplanen inkluderar även den del som tillhör aktuell järnvägsplan Huvudsta - Duvbo. Under åren 2024 och 2025 pågår en översyn av både järnvägsplan och detaljplan.

Möten har hållits med Stockholms stad framförallt avseende järnvägsplan Duvbo - Spånga men även för aktuell del som hamnar i järnvägsplan Huvudsta - Duvbo.

Stockholms stad har också lämnat ett samlat yttrande från Stockholms stads stadsledningskontor, exploateringskontor, förvaltning, stadsbyggnadskontor, trafikkontor och Bromma stadsdelsförvaltning. Yttrandet sammanfattas i punkterna nedan:

- Är positiva till utbyggnaden av Mälardalen och ser att utbyggnaden bidrar till en utveckling både regionalt och lokalt
- Trafikverkets arbete med järnvägsplanen bör så långt det är möjligt samordnas med Stockholms pågående detaljplan Sundbyberg-Spånga
- Bebyggelseutveckling planeras på båda sidor om järnvägen därför är det viktigt med kopplingar för gående och cyklister för att skapa en sammanhängande och integrerad stadsmiljö och uppmuntra till hållbara resor

- Trafikverkets etableringsområden och byggvägar bör minimeras i utbredning och tid
- Påtalar att det förutom stadens utveckling av kommunal mark även finns andra större projekt, till exempel Tvärbanans Kistagren
- Stockholm Stad tar fram ett åtgärdsprogram för Bällstaån och vad som krävs för att ån ska uppnå god vattenstatus enligt EU:s vattendirektiv och önskar att Trafikverket medverkar
- Naturvårdsinventeringen är tvetydig. Saknar om/vilken klassning av områdena 2-303 och 2-304

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. Viktigt att Trafikverket levererar underlag till detaljplanen.
- Arbete med produktionsplanering pågår men målsättningen är att etableringsytor och byggvägar kommer bli likvärdiga de som föreslås i samma område för järnvägsplanen Duvbo-Spånga. Trafikverket har kontakt och skriver avtal med fastighetsägaren för Solvalla samt med Trafikförvaltningen.
- Stadens åtgärdsprogram för Bällstaån har påtalats i samband med Trafikverkets intilliggande järnvägsplan för Duvbo - Spånga. I samband med produktionsplaneringen kommer Trafikverket att veta vilken påverkan vi gör. Trafikverket måste återställa eller komplettera i samverkan med Staden där det sker påverkan.
- Ett genomförandeavtal ska tecknas för området som berör detaljplanen Sundbyberg Spånga.
- Översyn av naturvårdsinventering har skett.

Sundbybergs Stad

Sundbybergs stad har i kommunfullmäktige år 2013 beslutat att ta fram ett planprogram för Sundbybergs nya stadskärna. Syftet med planprogrammet är att visa hur centrala Sundbyberg kan komma att se ut när järnvägen förläggs i tunnel i samband med utökad spårkapacitet. Planprogrammet är godkänt av Kommunstyrelsen i mars 2018. Då togs även beslut att gå vidare med detaljplanerna för området.

Sundbyberg har under hösten 2019 genomfört samråd för den detaljplan som berör järnvägen och dess anläggningar.

Det finns medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Sundbybergs stad som reglerar planerad utbyggnad med järnvägen förlagd i en överdäckning (tunnel under mark) och intunnling (tunnel i ytläge). Avtalen tecknades år 2013 och ett kompletterande avtal avseende förlängning av tunneln tecknades år 2018.

Ett flertal möten har skett mellan Staden och Trafikverket avseende avtalsfrågor, projektering och teknik samt planprocesserna.

Sundbybergs Stad har också lämnat ett samlat yttrande som sammanfattas i punkterna nedan:

- Staden ser positivt på utbyggnaden av Mälarbanan med inriktning järnväg i tunnel genom stora delar av Sundbyberg och en eventuell förlängning västerut
- En ny pendeltågsstation innebär en bra knutpunkt och möjliggör ett resecentrum
- Stationens plattformar har flyttats österut i samrådsförslaget med huvudentrén i Sundbyberg och med en öppen stationsutformning. Sundbyberg har ingen erinran till förslaget
- Påtalar att det blir stora logistikutmaningar för Trafikverket och Staden med de broar, gångtunnlar och vägar som påverkas under byggtiden
- Trafikverket och Staden har pågående dialog och ett fortlöpande gott samarbete för hantering av vidare uppkomna frågeställningar

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att det finns ett samförstånd i det samrådsmaterial som har redovisats och vi kommer att ha en fortsatt kontinuerlig dialog med Sundbybergs stad kring ovanstående punkter samt i fortsatt gott samarbete komma överens med Staden om utformning, planer och produktion. Trafikverket kommer successivt att redovisa bland annat rapporter och ställningstaganden. Kompletterande avtal kommer upprättas mellan parterna.

Solna stad

Solna stad bedriver arbetet med en detaljplan för aktuellt område. Det finns en principöverenskommelse mellan Trafikverket och Solna stad om den fortsatta inriktningen för Trafikverket och Staden, att parallellt genomföra planläggningsarbetet för Mälarbanan genom Solna. Överenskommelsen undertecknades år 2016. Det finns även ett medfinansieringsavtal från 2018 som beskriver järnvägsanläggningens utformning med tråg (spår i nedsänkt läge) på del av sträckan i Solna Business Park, intunnling, en ny pendeltågsstation i Huvudsta samt ett nytt anslutningsspår till Tomtebodan.

Ett flertal möten har skett mellan Trafikverket och Solna stad avseende i första hand planeringsförutsättningar och avtalsfrågor.

Kommunstyrelsen har översänt stadledningsförvaltningens tjänsteskrivelse som yttrande samt har bilagt tre separata särskilda yttrande från Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Socialdemokraterna, som även skickat in sina yttranden separat:

- Påtalar att eftersom Trafikverkets samrådsmaterial är på en övergripande nivå och att det är fortsatt många outredda frågor så är det endast möjligt att framföra ett antal övergripande synpunkter. Av samrådsmaterialet framgår att

förutsättningar för överdäckning av järnvägen liksom godstrafikens behov av ett femte spår mellan Frösundaleden och Huvudstagatan utreds. Även placering av Sundbybergs station och möjligheten till en station i Huvudsta utreds.

- Solna stad anser det oacceptabelt med spår i markläge genom Solna. Det strider mot tecknad principöverenskommelse. Pågående utredningar (möjlighet att överdäcka, femte spår mm är helt avgörande för hur staden ska ställa sig till Mälarbanans utbyggnad genom Solna).
- Stadsdelsförvaltningen anser att en överdäckning av järnvägsanläggningen i Solna är nödvändig för att minska barriären och skapa mer sammanhållen stad.
- Förvaltningen är positiv till utredningen om det femte spåret behövs för godstrafik. Det femte spåret förstärker barriäreffekten samt försvårar möjligheten för ny station i Huvudsta och innebär fullständig ombyggnad av Frösundaledens och Huvudstagatans broar. Det är därför nödvändigt att Trafikverket hittar en annan lösning för att tillse godstrafikens behov.
- Förvaltningen anser vidare att Trafikverket borde se Mälarbanans utbyggnad tillsammans med Solna och Sundbybergs stadsutvecklingsplaner som en helhet och anpassa sin planering härtill och har svårt att förstå Trafikverkets brådskan att ta fram järnvägsplanen eftersom den måste överensstämma med kommunernas detaljplaner.
- Miljöpartiet ser Huvudsta station som ett bättre alternativ än ett femte spår. Orimligt att sträckan mellan Odenplan och Sundbyberg ej får station. Viktigt att minska barriäreffekterna. Ett nedsänkt spår med överdäckning bör ske mellan Huvudstagatan och Frösundaleden men tveksamma till bilväg ovanpå. Fördjupad trafikutredning krävs.
- Vänsterpartiet menar att Solna stad ska verka för en station i Huvudsta. Anser att en investering i Solnas kollektivtrafik är viktigare än Huvudstaleden i tunnel. Förordar att Mälarbanan förläggs i tunnel.
- Socialdemokraterna är oroade över att intentionerna i principöverenskommelsen inte efterlevs och anser att samrådet ska hållas först när det finns färdiga handlingar att ta ställning till. De anser att Solnaborna annars fräntas en reell möjlighet att ta ställning till konkreta förslag. Förespråkar en ny pendeltågsstation i Huvudsta.

Solna stad har även inkommit med yttrande avseende kompletterande samrådsmaterial gällande att ta bort det femte spåret för godstrafik mellan Huvudstagatan och Frösundagatan och ersätta det med nytt anslutningsspår vid polishuset och vidare österut mot Tomtebodabangård:

- Förvaltningen är positiv till förslaget avseende nytt anslutningsspår till Tomtebodabangård

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer att det är ett översiktligt samrådsmaterial där det redovisas ett antal utredningspunkter. Vår ståndpunkt är att i ett tidigt skede få in synpunkter från berörda (myndigheter, kommuner, ledningshavare, föreningar, boende och allmänheten) för att visa vad som planeras och utreds med önskan att tidigt få in så många synpunkter som möjligt.

Dialog och inkomna synpunkter har medfört att Trafikverket arbetat vidare med intentionen att del av sträckan mellan Huvudstagatan och Frösundaleden ska tunnlas in och utformningen av Huvudsta station. Vi har även arbetat vidare med att ta bort det femte spåret på denna sträcka och har en ny lösning för godstrafiken med ett femte spår öster om polishuset som blir ett nytt anslutningsspår till Tomtebodan.

Medfinansieringsavtalet mellan parterna, tecknat 2018, beskriver inriktningen på järnvägsanläggningens utformning med tråg på del av sträckan i Solna Business Park, intunnling (tunnel i ytläge) från Frösundaleden och cirka 500 meter österut mot Huvudstagatan, en ny pendeltågsstation i Huvudsta samt ett anslutningsspår till Tomtebodan. Kompletterande avtal kommer att krävas mellan parterna.

Trafikverket kommer att ha en fortsatt kontinuerlig dialog med Solna stad kring ovanstående punkter samt i fortsatt gott samarbete komma överens med Staden om utformning, planer och produktion.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten

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

Buller/vibrationer

Ett stort antal synpunkter och frågeställningar avseende buller och vibrationer har inkommit och har sammanfattningsvis berört:

- Buller under projektets byggtid och påverkan på befintliga bullerskyddsskärmar under byggtiden
- Bullerplan, dess placering och utformning
- Buller från fordon
- Bullerreducerande åtgärder på fastigheter
- Ytterligare överdäckning av järnvägen
- Mätning av buller och vibrationsnivåer under byggtid

Trafikverkets kommentar:

I samverkan med kommunerna planeras omfattningen av överdäckning och intunnling, tunnel i ytläge. Järnvägsplanen förslag är tunnel genom större delen av Sundbyberg och

en intunnling från Frösundaleden och cirka 500 meter österut mot Huvudstagatan. Det innebär att det inte blir problem med buller från järnvägen inom dessa områden när anläggningen är färdigbyggd.

För de sträckor där järnvägen går i markspår så föreslås bullerskyddsskärmar, bland annat vid Duvbo och i Huvudsta. Höjd på dessa föreslås utifrån att nå bästa möjliga dämpning, utsikt över spårområdet är inte prioriterat. Låga spårnära skärmar klarar endast att dämpa buller från det närmaste spåret, och är ej önskvärda mellan spår på grund av skötsel-och säkerkrav.

Slutlig utformning av bullerskyddsskärmarna sker i samverkan med kommunerna och de bygglov som krävs.

Projekt Mälarbanan har ingen möjlighet att påverka ljudeffekterna från enskilda tågtyper utan förutsätter att tågen låter lika i framtiden som i nuläget.

Trafikverket utför bullerskyddsdämpande åtgärder, till exempel nya fönster eller ventiler för alla hus som inte beräknas att klara riktvärden inomhus (för buller från tågen i drift). Vilka hus som är berörda redovisas i granskningsskedet av järnvägsplanen.

Den befintliga bullerskärmen i Annedal kommer till viss del kunna stå kvar under byggtiden. På sträckan där den tas ned kommer vi placera spårnära skärmar. I samband med att även tågens hastighet blir lägre under byggtiden, leder detta till att ljudnivåerna blir oförändrade, trots den tillfälligt nedmonterade skärmen. Annedalsskärmen kommer att placeras tillbaka i sitt ursprungsläge så fort det är möjligt.

Det kan uppstå stomljud i konstruktioner som anläggs nära tunneln, sådant ljud kan byggas bort med rätt grundläggning.

Trafikverket kommer att upprätta ett kontrollprogram för produktionstiden. Kontrollprogrammet kommer att godkännas av kommunen och redovisa hur vi säkerställer att fastställda riktvärden för exempelvis buller ej överskrids.

Övriga miljöfrågor

Övriga inkomna synpunkter och frågeställningar avseende miljöfrågor har berört:

- Elektromagnetiska fält och strålning
- Strålning från och placering av telefonmaster

Trafikverkets kommentar:

Det elektromagnetiska fältet finns alltid vid en spänningsförande del i järnvägsanläggningen, fältets utbredande varierar beroende på utformning av anläggningen, spänningsnivå samt frekvens. Det är ingen skillnad om järnvägen ligger ovan eller under jord, avståndet till det elektromagnetiska fältet är detsamma oavsett placering. Sverige saknar idag gränsvärden för långvarig exponering. Statens Strålskyddsinstitut, Socialstyrelsen och andra myndigheter har dock formulerat en försiktighetsprincip för lågfrekventa magnetiska fält (Trafikverkets policy) som innebär

att årsmedelvärde av magnetfältet inte bör överstiga 0,4 µT i utrymmen där människor stadigvarande vistas. Det beskrivs vidare i miljökonsekvensbeskrivningen som tillhör järnvägsplanen.

Placering av eventuellt tillkommande telefonmaster kommer att utredas vidare.

Tunnel/Överdäckning Sundbyberg

Inkomna synpunkter och frågeställningar avseende tunneln och överdäckningen genom Sundbyberg har berört:

- Överdäckningens omfattning
- Möjligheten att bygga på tunneltaket
- Stationens placering
- Byggtidens längd
- Sundbybergs programförslag/detaljplan

Trafikverkets kommentar:

- I samverkan med Sundbybergs stad kommer tidigare beslutad överdäckning förlängas cirka 300 meter västerut, fram till i nivå med korsningen Kanalstigen/Järnvägsgatan. Förlängningen sker i form av intunnling av de fyra spåren.
- Sundbyberg stad planerar utformningen av området ovanpå tunneltaket.
- Det är komplicerat att bygga ovanför tunneltaket med krav på separata konstruktioner och åtkomst till att sköta tunnel/järnvägsanläggningen.
- Trafikverkets målsättning är så kort byggtid som möjligt.
- Trafikverket planerar för järnvägsanläggningen (inklusive tunnelkonstruktion). Sundbybergs stad har ansvar för övrig utformning som sker genom nya detaljplaner för området.

Sundbybergs station

Inkomna synpunkter och frågeställningar kring Sundbybergs station har berört:

- Utformning av stationen
- Utformning av plattformarna, bland annat varför två valts istället för tre
- Omfattning av överdäckning
- Anpassning av nya stationen och tunnelbanan

- Angörningsmöjligheter för bussar

Trafikverkets kommentar:

Stationen utformas med två mittplattformar. Inriktningen är att pendeltågen stannar på de innersta spåren och övriga tåg på de yttersta men möjlighet till flexibilitet finns. Det kommer inte att bli en överdäckning av hela stationsområdet. Det är fördelaktigt ur risk- och säkerhetssynpunkt med öppen station.

Stationens plattformar kommer att nås via ett stationshus som ligger i Sundbyberg (som Sundbybergs stad ansvarar för) och stationsentréer i Solna Business Park och Lilla Alby.

Utformning av bytespunkten sker i samverkan med Sundbybergs stad, Solna stad och Trafikförvaltningen. I det arbetet studeras möjligheten till byte mellan exempelvis buss, tåg och tunnelbana.

Huvudsta station

Inkomna synpunkter och frågeställningar avseende Huvudsta station har berört:

- Nyttan av en ny pendelstation i Huvudsta
- Stationens placering och utformning
- Stationen bör inte byggas på grund av exempelvis kapacitetsbegränsning
- Rädsla för utökad busstrafik i området

Trafikverkets kommentar:

I samverkan med Solna stad planeras en ny pendeltågsstation i Huvudsta med angöring till plattform från Huvudstagatans bro. Huvudstagatans bro byggs om och anpassas till den nya stationen. Eventuell påverkan på busstrafiken hanteras av Trafikförvaltningen och Solna stad.

Pendeltågstrafikens kapacitet kommer att påverkas av stationen. Detta kommer att fortsatt utredas av Trafikverket och Trafikförvaltningen.

Intunnling/överdäckning i Solna (Huvudstagatan - Frösundaleden)

Inkomna synpunkter och frågeställningar avseende intunnlingen (överdäckningen) genom Solna har berört:

- Intunnlingens utformning
- Förslag på tunnel istället
- Möjligheten att använda tunneltaket för byggnader och vägar
- Den positiva påverkan för buller

Trafikverkets kommentar:

I samverkan med Solna stad går vi vidare med att järnvägsanläggningen anläggs i en intunnling, tunnel i ytläge, från Frösundaleden och cirka 500 meter österut mot Huvudstagatan, den så kallade Huvudstatunneln. För området väster om Huvudstagatan fram till intunnlingen blir det markspår.

I samverkan med Solna stad planeras en ny pendeltågsstation i Huvudsta med angöring till plattform från Huvudstagatans bro. Huvudstagatans bro byggs om och anpassas till den nya stationen.

Sträckan genom Huvudsta, öster om Huvudstagatan, kan inte läggas i tunnel eftersom spåren måste ansluta till Ostkustbanan och Citybanan med nya järnvägsbroar över befintliga spår vid Tomtebodan. Med hänsyn till krav på lutningar för järnvägen går det därmed inte att lägga spåren i tunnel öster om Huvudstagatan.

Det blir Solna kommun som planerar för ytan runt och ovanpå tunneln. Det kommer att beskrivas i kommande detaljplaner.

Femte spår mellan Huvudstagatan-Frösundaleden

Inkomna synpunkter och frågeställningar avseende ett femte spår mellan Huvudstagatan-Frösundaleden har berört:

- Spårens negativa påverkan på omgivningen beträffande buller och markintrång
- Framtida användning av Tomtebodan bangård

Trafikverkets kommentar:

Under våren 2017 bjöd Trafikverket in till samrådsmöten och presenterade ett förslag med ett femte spår för godstrafiken placerat mellan Frösundaledens bro och Huvudstagatans bro. Tillsammans med Solna stad har Trafikverket utrett förutsättningarna för en intunnling, tunnel i ytläge, på del av den sträckan samt Huvudsta station. Det innebär att det femte spåret för godstrafiken inte får plats mellan Frösundaledens bro och Huvudstagatans bro.

Trafikverket har därför tagit fram ett nytt förslag till placering av spåret för godstrafiken öster om polishuset och vidare under järnvägsbroarna i Tomtebodan för att komma till Tomtebodan bangård.

Framtida användning av Tomtebodan bangård utreds av Trafikverket regionalt.

Bangatan, befintlig plankorsning

Inkomna synpunkter och frågeställningar avseende den befintliga plankorsningen vid Bangatan har berört:

- Önskemål om att plankorsningen ska vara kvar

- Ersättande av plankorsningen med bro eller tunnel vid samma plats
- Huvudstagatan som ersättning för gång och cykeltrafik skapar en lång omväg

Trafikverkets kommentar:

Det är olämpligt att ha kvar en plankorsning när det blir fyra spår på grund av den långa sträcka som uppstår för gångtrafikanter att ta sig bort från spåren. Trafikverket har utrett alternativa lösningar med tunnel under eller bro över järnvägen i samma läge som dagens passage. Eftersom det innebär långa ramper till tunneln/bro (på grund av tillgänglighetskrav) och utrymmet mot Lundagatan/Järnvägsgatan och Bangatan är begränsat så föreslås istället förbättrade gång- och cykelvägar till Huvudstagatan. Studier visar att omvägen runt Huvudstagatan inte blir så mycket längre än att gå i ramperna över eller under spåren. I samverkan med Solna stad utreds gång- och cykelnätet.

Anslutningsspår till Tomtebodavägen

Inkomna synpunkter och frågeställningar avseende anslutningsspåret till Tomtebodavägen (ersätter femte spåret mellan Huvudstagatan och Frösundaleden) har berört:

- Olämpligheten med att bygga en plankorsning för Hedvigsdalsvägen med tanke på säkerhet och väntetid för gång och cykeltrafik
- Korsningen för Hedvigsdalsgatan borde förbättras när övergången vid Bangatan försvinner

Trafikverkets kommentar:

Under våren 2017 bjöd Trafikverket in till samrådsmöten och redovisade ett förslag med ett femte spår för godstrafiken placerat mellan Frösundaledens bro och Huvudstagatans bro. Tillsammans med Solna stad har Trafikverket utrett förutsättningarna för en intunnling på del av den sträckan. Det innebär att det femte spåret för godstrafiken inte får plats mellan Frösundaledens bro och Huvudstagatans bro. Trafikverket har därför tagit fram förslaget till placering av spåret för godstrafiken öster om polishuset och vidare under järnvägsbroarna i Tomtebodavägen för att komma till Tomtebodavägens bangård. En fördel är att godstågen inte behöver korsa de övriga spåren för att komma till bangården. Istället kan de gå i en annan nivå, under järnvägsbroarna. Det gör att godstågen inte påverkar den övriga tågtrafiken.

Vid det nya anslutningsspårets korsning med Hedvigsdalsvägen kommer det bli en ny plankorsning med vägskyddsanläggning (bommar, ljus och ljud). Få tåg kommer att trafikera anslutningsspåret varför utformningen bedöms ge erforderlig säkerhet. Det planeras för att det i framtiden kan anläggas en gång- och cykeltunnel under spåret.

Gestaltning

Inkomna synpunkter och frågeställningar avseende gestaltningen har berört:

- Bullerplank, dess placering och utformning

- Växtlighet som berörs av projektet och dess återplantering

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar fram ett gestaltungsprogram som översiktligt beskriver utformningen av bullerskyddsskärmar, teknikhus med mera. Slutlig utformning sker i samverkan med berörd kommun och i de bygglov som erfordras.

Föreslagen höjd på bullerplanken styrs av att de bullerutredningar som är framtagna.

I miljökonsekvensbeskrivningen framgår hur växtligheten påverkas av utbyggnaden och även av de etableringsytor med mera som tas i anspråk under byggtiden. I möjligaste mån så återplanteras ytorna. Det sker i samverkan med kommunen och deras planering för området.

Det blir kommunen som planerar för ytan runt och ovanpå tunneln. Det kommer att beskrivas i kommande detaljplaner.

Generellt

Övriga övergripande inkomna synpunkter och frågeställningar har berört:

- Hur planprocessen bedrivs
- Omfattningen av hela projekt Mälarbanan men även omfattningen av tunneln genom Solna/Sundbyberg
- Lösningarna för cyklister, både under byggtiden samt i färdig lösning
- Hur projektet förebygger spårspring
- Samarbetet med kommunerna
- Parkeringsplatser som berörs

Trafikverkets kommentar:

Utbyggnad av Mälarbanan från två spår till fyra mellan Tomtebodavägen och Kallhäll ska förbättra järnvägens kapacitet och förbättra kommunikationerna för både Mälardalen och Stockholms län. Projekt Mälarbanan påbörjades redan år 2004. Då gällde en annan lagstiftning för planering av järnvägar. För Projekt Mälarbanan har därför en förstudie och en järnvägsutredning utförts, vilket motsvarar dagens åtgärdsvalsstudie och de inledande delarna i järnvägsplanen. Totalt ska fem järnvägsplaner tas fram varav sträckan Huvudsta - Duvbo är en av dessa.

Trafikverket har samarbete med alla tre berörda kommuner (Stockholm, Sundbyberg, Solna) utmed sträckan Huvudsta - Duvbo. De ska ta fram nya detaljplaner för de områden som påverkas. Kontakt kan tas med aktuell kommun för att få deras synpunkter på projektet. I samverkan med kommunerna diskuteras hur gång- och cykeltrafiken ska omhändertas både under byggskedet och för slutlig utformning.

Nästa steg i planprocessen är att ställa ut järnvägsplanen för granskning. Då beskriver vi i detalj var järnvägen ska ligga och hur anläggningen ska se ut. Planen visar vilken mark som behövs både för själva bygget och när järnvägen är i drift. Till järnvägsplanen finns en miljökonsekvensbeskrivning och ett gestaltningsprogram. I samband med granskningen kommer det ytterligare möjlighet att ge synpunkter på järnvägsplanen. Därefter skickar Trafikverket in järnvägsplanen till Länsstyrelsen för deras yttrande. Vid behov, utifrån inkomna synpunkter från berörda, justeras järnvägsplanen och eventuellt kan ny granskning bli aktuell. Det sista steget i planläggningsprocessen är att skicka järnvägsplanen till Trafikverkets Planprövningsenhet för fastställelse. I samband med att järnvägsplanen fastställs kungörs beslutet och möjlighet att överklaga ges.

Det går inte att lägga hela sträckan Huvudsta - Duvbo i tunnel. Spåren i öster måste ansluta till Ostkustbanan och Citybanan med nya järnvägsbroar över befintliga spår vid Tomtebodan. Med hänsyn till krav på lutningar för järnvägen går det därmed inte att lägga spåren i tunnel öster om Huvudstagatan. I området kring plattformarna i Solna Business Park planeras för en öppen station bland annat på grund av risk- och säkerhetsaspekter. Det finns ingen möjlighet att förlänga tunneln ytterligare förbi hela Annedal och till Solvalla på grund av järnvägstekniska frågor. Dessutom kräver överdäckning/intunnling att berörda kommuner är med och finansierar utbyggnaden.

På de platser som inte får tunnel eller bullerskyddskärm sätter vi upp stängsel för att förhindra spårspring och obehöriga på spårområdet.

För de platser där vi påverkar fastigheter, parkeringsplatser med mera tar vi kontakt med berörd fastighetsägare och kommun för att ha en dialog om eventuella skadeförebyggande åtgärder, avtal om intrång och ersättningar med mera.

Möjligheten att cykla, både under byggtiden och när utbyggnaden är färdig kommer att samplaneras med Sundbyberg och Solna stad.

Byggskedet

Inkomna synpunkter och frågeställningar avseende byggskedet har berört:

- Byggbuller
- Temporära lösningar för gator, cykel och gångtrafik som berörs av byggskedet
- Tillgänglighet för exempelvis rörelsehindrade att passera området
- Störande arbeten under nattetid och störningar vid användande av uteplatser
- Slopande av möjligheten att passera järnvägen under byggtiden
- Försämrade säkerhet med tung byggtrafik

Trafikverkets kommentar:

I detta skede är det inte möjligt att exakt beskriva vilka metoder som kommer att användas under byggskedet. Byggverksamheten (borrning, spontarbeten, schaktarbeten

med mera) kommer periodvis att generera höga vibrations- och ljudnivåer (luftburet och stomljud) i närliggande bostäder och verksamheter. För att minimera olägenheterna för de som bor och arbetar i området kommer det genomföras åtgärder enligt en modell för Trafikverkets hantering av störningar i Projekt Mälarbanan. Bland åtgärderna finns val av arbetsmetoder, skyddsåtgärder vid bullerkällan eller vid fasad samt tidsbegränsning av störande arbeten. Så långt som möjligt kommer de bullerreducerande åtgärder som ska bli permanenta att anläggas i ett tidigt stadium av byggskedet för att minska störningar.

Under byggskedet är målsättningen att bibehålla god tillgänglighet för resenärer och andra som rör sig i området oavsett kön, ålder och funktionsförutsättningar.

Tillgängligheten kommer att påverkas och i perioder begränsas. Åtgärder och tillfälliga lösningar för att minska olägenheten kan bli aktuella. Ett exempel på åtgärd är att skyltning för tillfälliga gång- och cykelvägar ska fungera för olika grupper. Speciellt viktigt är att skyltningen fungerar för barn, personer med funktionsnedsättning (exempelvis syn men också kognitiva funktionsvariationer) samt personer som talar annat språk än svenska.

Vissa arbeten kan komma att ske i anslutning till byggnader som då riskerar att inte fullt ut kunna användas. Det kan exempelvis vara person- och varutransport, sophämtning, snöröjning och utrymning och räddningsinsatser. De fastighetsägare, boende eller näringsidkare som bedöms bli drabbade av sådana olägenheter kommer att bli informerade i god tid om vilka åtgärder som kan sättas in för att begränsa eller motverka problemen.

De transportvägar som kommer att användas samråds med kommunerna och trafikanordningsplaner kommer att tas fram i samverkan med dem. I huvudsak kommer de större befintliga vägarna att användas för projektets transporter.

Möjligheten att passera järnvägen under byggtiden kommer att upprätthållas i möjligaste mån.

Fastighetsägare, verksamhetsutövare, inklusive bostadsrättsföreningar

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

Fabege (Orgeln 7, Fräsaren 10, Fräsaren 9, Fräsaren 11, Fräsaren 12, Sliparen 1, Svetsaren 1, Yrket 3)

Detta är ett samlat yttrande från Fabege fastighetsägande bolag på ovanstående fastigheter.

Fabege har positiv inställning till Trafikverkets samrådshandling. Insatser i infrastruktur är bra för utveckling av regionen. Fabege önskar att även sträckan mellan Frösundaleden och Sundbybergs kommun utreds för överdäckning. En överdäckning

med gångpassage skulle skapa ett enormt lyft i miljön och möjligheterna att skapa stråk mellan Solna Strand och Råsunda.

Utgår från att omgivningspåverkan vad avser bland annat risk fördjupas i fortsatt utredning.

Saknar konsekvensanalys avseende nedgrävningens påverkan på intilliggande fastigheter. Avser bland annat byggnaderna, dess geoteknik men även hur verksamheterna påverkas. I samrådshandlingen kan utläsas att inlastningsfunktionerna på våra fastigheter påverkas. Vissa byggnader och byggnadsdelar är uteslutna/rivna i samrådshandlingen vilket ej överenskommits. Utgår från att dessa aspekter förtydligas i fortsatt utredning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft möten och dialog avseende påverkan på ovan nämnda fastigheter och de verksamheter som bedrivs där. Trafikverket planerar att intensifiera dialogen med er varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen.

För varje berörd fastighet enligt ovan kommer fortsatt dialog att föras om eventuella skadeförebyggande åtgärder och avtal om förekommande intrång med mera. Trafikverket kommer att kontakta er för vidare dialog.

Trafikverket utreder inte överdäckning eller passager på sträckan mellan Frösundaleden och Sundbybergs kommun. Detta är frågor för Solna stad.

Vasakronan (Magasinet 1, Godset 4, Kronan 1)

Vasakronans fastigheter i anslutning till nedgrävningen/överdäckningen inrymmer kontor och handel.

Vasakronan är mycket positiv till planen för ombyggnad av Mälarbanan och nedgrävningen av spåren genom delar av Sundbyberg. Lokaliseringen av uppgången från Järnvägsgatan är bra. Dock bör placeringen studeras vidare i detalj för att samordnas med den eventuellt kommande bebyggelsen på överdäckningen vid Järnvägsgatan.

Vår önskan är också att trafikverket verkar för att handel och kontor i Vasakronans fastighet skall kunna leva och finnas kvar under byggtiden. Se fram emot en bra och tät dialog kring vad som händer i närområdet kring våra byggnader.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft möten och dialog avseende påverkan på ovan nämnda fastigheter och de verksamheter som bedrivs där. Trafikverket planerar att intensifiera dialogen med er varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen.

För varje berörd fastighet enligt ovan kommer fortsatt dialog att föras om eventuella skadeförebyggande åtgärder och avtal om förekommande intrång med mera. Trafikverket kommer att kontakta er för vidare dialog.

Sundbybergs stad ansvarar för utformning av eventuell kommande bebyggelse i anslutning till järnvägsanläggningen, i sin kommande detaljplan för området, i samverkan med Trafikverket och Trafikförvaltningen.

ICA Sverige AB

Hyr lokaler i fastighet Fräsaren 9 i Solna. Inom lokalerna bedrivs detaljhandel under varumärket och konceptet ICA MAXI. Är positiva till den planerade spårändringen och har förståelse för det kan komma medföra arbeten i anslutning till fastigheten och ICA:s lokaler. Är dock av största vikt att verksamheterna i allt väsentligt kan bedrivas utan avbrott eller annan yttre påverkan.

ICA önskar att trafikverket presenterar åtgärdsplan för att butikens leveranser kan fungera utan avbrott under hela byggnadstiden. In och urlastning sker från Svetsargatan till snedställda lastkajer på baksidan av fastigheten mot spåren. Finns inte möjlighet att vända vid lastkajer utan istället är trafiken enkelriktad med infart mellan Fräsaren 12 och 9 samt utfart på motsatt sida, gentemot Fräsaren 11. Butiken tar emot 200 transporter per vecka med merparten lastbilar med släp ca 24 meter. Transporter sker mellan 05:00- 23:00 och då måste ytorna på baksidan av fastigheterna och infartsvägarna vara körbara. Ombyggnationen får inte medföra hinder för kunder och besökare till kundgaraget. ICA är positiva till dialog med Trafikverket.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft möten och dialog med ICA tillsammans med fastighetsägaren avseende påverkan på Fräsaren 12 och den verksamhet som bedrivs där. Vi vill förtydliga att det gäller Fräsaren 12 (inte Fräsaren 9). Trafikverket planerar att intensifiera dialogen med berörda varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen.

För berörd fastighet och ICA enligt ovan kommer fortsatt dialog att föras om eventuella skadeförebyggande åtgärder och avtal med mera. Trafikverket kommer att kontakta både fastighetsägaren och ICA för vidare dialog.

Humlegården Fastigheter AB (kv Cirkusängen 6, kv Stenhöga 1–4)

Humlegården har under många år verkat för en utveckling av Solna Strand och anser att utveckling av och kring Sundbybergs station kan göra området attraktivt för både bostäder och arbetsplatser och bidra till att förena Solna Strand, centrala Sundbyberg och Solna Business Park.

Järnvägsplan. Ser positivt på Mälarbanans utbyggnad men stödjer inte det förslag som föreligger i samrådshandlingen då vi anser att man bör ta ett större grepp och överdäcka mer på Solna-sidan. Yrkar att järnvägsplanen förändras och ges en betydligt längre överdäckning. Det finns risk att fyra spår i ett djup tråg uppfattas som större barriär än vad järnvägen i sitt ytliga läge uppfattas idag.

Ny stationsentré och överdäckning. Är positiva till att en station förläggs öster om Ekensbergsbron. Det är av yttersta vikt att den nya stationsentrén utformas så att den uppfattas stadsmässig, trygg och framförallt öppen för publik genomgång. Med en längre överdäckning skulle platsen framför stationsentrén kunna utformas med torg, en park mm. Vill medverka och påverka utformningen av byggnader och ett resecentrum öster om Ekensbergsbron. Har tagit fram förslag som redovisats för angränsande kommuner.

Trafiksituationen vid Cirkusgränd. Anser att biltrafik mellan kv Cirkusängen 6 och järnvägstråget inte är ett acceptabelt förslag. Vill uppmärksamma Trafikverket om all lastning, lossning, in-och utfart till fastigheterna kv Cirkusängen 6 och kv Stenhöga sker via Cirkusgränd.

Trygghet. Den sida av Cirkusgränd som vetter mot järnvägen kommer i och med samrådsförslaget alltid bli en baksida som samtliga resenärer till/från Solna Strand kommer att passera tillsammans med biltrafik. Större grepp med överdäckning kan öppna för fler publika ytor och bidra till en levande stad och ökad trygghet.

Byggtrafik och åtgärder under genomförandet måste anpassa till befintlig verksamhet. Poängterar att nödutgångar måste vara i drift under hela genomförandetiden. Krävs åtgärder så förutsätts att detta anordnas och bekostas av Trafikverket.

Angöring till byggområdet vid anläggandet av tunnelrör 1 förutsätts ske från norra sidan.

Ledningsomläggning ska ske i samarbete med fastighetsägare för att kartlägga ledningar, serviser mm för att minimera störningar för verksamheterna i respektive fastighet.

Skyddsavstånd och skyddsanordningar ska anordnas och bekostas av Trafikverket.

Sprängningar, vibrationer och grundläggning. Kräver att riskinventering utförs och att Trafikverket planerar så att fastigheter eller hyresgästers verksamhet inte påverkas. Finns företag med känsliga tekniska instrument och höga krav avseende driftsäkerhet och vibrationer. Förutsätter att utredningar avseende grundläggning utförs. Detta för att säkerställa att inga grundvattensänkningar medförs. Förutsätter att inga arbeten som påverkar fastigheternas grundläggning utförs.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft möten och dialog avseende påverkan på ovan nämnda fastigheter och de verksamheter som bedrivs där. Trafikverket planerar att intensifiera dialogen med Humlegården varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen.

För berörda fastigheter enligt ovan kommer fortsatt dialog att föras om eventuella skadeförebyggande åtgärder med mera. Trafikverket kommer att kontakta er angående fördjupning av påverkansbedömningar och för vidare dialog.

Wåhlin fastigheter

Vi motsätter oss inte förslaget på utbyggnad av Mälarbanan genom Sundbyberg. Vill framföra att vi har 6 hyresfastigheter längs Järnvägsgatan som betydligt kommer att påverkas under en 10-årsperiod som byggnadsprojektet pågår. Dessutom ytterligare fastigheter i omedelbar närhet som också kommer att påverkas.

Våra lokalhyresgäster och lägenhetshyresgäster kommer att ha svårigheter med tillgängligheten under denna period. Dessutom att under lång tid bli störda av byggverksamheten som pågår. Lokalhyresgästerna kommer att få problem med kundtillströmning och leveranser.

Alla dessa komplikationer är säkert väl kända av Trafikverket. Vi förutsätter att vi och våra hyresgäster kompenseras för inkomstbortfall och merkostnader på grund av utbyggnaden av Mälarbanan.

Viktigt är också att vi och våra hyresgäster i mycket god tid får fortlöpande information om tider och åtgärder för de olika moment som kommer att påverka boendet.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft möten och dialog avseende påverkan på de fastigheter Wåhlins äger i anslutning till Projekt Mälarbanan. Trafikverket planerar att intensifiera dialogen med er varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen.

För varje berörd fastighet kommer fortsatt dialog att föras om eventuella skadeförebyggande åtgärder. Trafikverket kommer att kontakta er för vidare dialog.

Hemsö Fastighets AB (Solna Tegen 6)

Hänvisar till de synpunkter som har framförts till Trafikverket vid möte den 21 mars 2017 på Tegen 6.

I fastigheten bedriver bl.a. domstolsverket (Solna Tingsrätt), åklagarmyndigheten (Västerorts åklagarkammare) och Polisen (Sthlm nords huvudstation) verksamhet. Verksamheten som bedrivs är extra känslig för störningar och ställer särskilda krav vad gäller tillgänglighet, utrymningsvägar och buller. Fastigheten är klassad som skyddsobjekt.

Det är av yttersta vikt att samtliga arbeten bedrivs så att verksamheterna drabbas av minsta möjliga störningar. Krävs ett löpande och lösningsorienterat samarbete mellan Trafikverket, Hemsö och verksamheterna. Trafikverket bör tillämpa Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller samt tillse att framtida bullernivå på fastigheten med anledningen av utbyggnaden begränsas genom ex bullerdämpande åtgärder (fönsteråtgärder, bullerskärm och övrigt). Polisens verksamhet kräver att befintliga in- och utfartsvägar alltid går att nyttja. Hemsö kan ej avstå ytterligare mark.

Har kompletterat yttrandet med synpunkter om Trafikverkets förslag till ett nytt godsspår till Tomtebodavägen:

Det tillkommande spåret och tillhörande stödmur riskerar främst Polisens utrymningsväg på den östra delen av fastigheten. Polisens verksamhet kräver att två utfartsvägar alltid kan nyttjas. Trafikverket behöver planera sina arbeten så att utfartsvägen inte blockeras under arbetets gång eller att den nya stödmuren, när den är anlagd, inte tar utfartsvägen i anspråk.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft möte och dialog avseende påverkan på Tegen 6 och den verksamhet som bedrivs där. Trafikverket planerar att intensifiera dialogen med er varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen.

För fastigheten kommer fortsatt dialog att föras om eventuella skadeförebyggande åtgärder och avtal om förekommande intrång med mera. Trafikverket kommer att kontakta er för vidare dialog.

Det finns sedan 2014 ett underskrivet avtal mellan tidigare ägare till Tegen 6 Solna (Niam Fond IV Solnategen AB) och Trafikverket som beskriver hantering av fönsteråtgärder i er fastighet i förhållande till gällande riktlinjer vid ombyggnation av järnväg. En översyn av byggnaderna har utförts.

BRF Kranen 1

Är en förening för seniorboende. Mellan huskropparna finns bland annat hobby-och samlingslokaler. Befarar att lokalerna under byggtiden blir otillgängliga på grund av buller.

Oskarsrogatan måste vara fullt tillgänglig för trafik till fastigheten för utryckningsfordon, hemtjänst, sjukvård, matleveranser mm. P-platser behöver finnas. God framkomlighet till fastighet för rullatorer, elrullstolar mm.

Ifrågasätter ett femte spår för godstrafik mellan husen där det är som smalast. Vi anser inte att den marginal på 30 meter till husen, som bestämts för farligt gods, finns. Alternativ placering borde undersökas.

Förordar en överdäckning av spåren redan från Huvudstabron.

Ombyggnad av Huvudstabron kommer föra med sig långa köer.

Vattenfall planerar en ny kabel längs Oskarsrogatan och Trafikverket lägger nya spår. Två statliga verk borde kunna samordna arbetena.

Trafikverkets kommentar:

Vår bedömning är att det ska gå att använda lokalerna trots pågående byggverksamhet. Det kan komma att krävas vissa åtgärder på fastigheten. Det har vi ännu inte utrett.

Vi ställer krav på våra entreprenörer om att det ska vara framkomligt till er fastighet. Parkering kommer att påverkas.

Det kommer inte att bli fem spår mellan Huvudstagatan och Frösundaleden utan Trafikverket har utrett ett nytt förslag att lägga det femte spåret för godstrafik som ett nytt anslutningsspår öster om polishuset till Tomtebodas bangård. Det blir därmed fyra spår men dessa kommer att trafikeras av godståg. Det är dock få godståg på Mälarsebanan.

I samarbete med Solna Stad så kommer Trafikverket att bygga en intunnling (tunnel i ytläge) från Frösundaleden och cirka 500 meter österut mot Huvudstagatan.

I direkt anslutning till Huvudstagatans bro anläggs en ny pendeltågsstation, Huvudsta station, med entré mot Huvudstagatan. Huvudstagatans bro byggs om och anpassas till den nya stationen. Huvudstagatans bro planeras att vara öppen i möjligaste mån under hela byggtiden för bil-, cykel- och gångtrafik men kommer att behöva stängas av vid vissa byggskedena. Den nya bron kommer i princip behålla sin nuvarande utformning även i slutläget. Slutlig utformning och val av produktionsmetod sker i samverkan med Solna stad som är väghållare.

BRF Nyboda 10

Fyra spår innebär betydande konsekvenser för boende efter Ankdammsgatan 26–32 och Nybodagatan 2–4 med förhöjd bullernivå. Har vidtagit flera åtgärder på grund av störande ljud.

Förordar överbyggda spår som är nedgrävda så djupt som möjligt. Överbyggnadens tak kan kanske också göras till en fin bana för cykel och gående. Om ingen överbyggnad krävs ordentliga åtgärder för att minska bullret, vilket redan idag överskrider riktvärden.

Undrar hur det blir med bullerplank/bullerskydd under byggtiden? Vill framhålla behovet av att det finns träd och buskar för de som bor nära järnvägen. Den gångväg som ligger bredvid järnvägen är idag välbesökt och behöver även i framtiden ordentligt utrymme.

Skulle det anläggas en station i Huvudsta för alternativ B. Dess placering passar bäst för att kunna ha en sammanbyggd överbyggnad från Sundbyberg.

Trafikverkets kommentar:

I samarbete med Solna stad så kommer Trafikverket bygga en intunnling (tunnel i ytläge) från Frösundaleden och cirka 500 meter österut mot Huvudstagatan. Det blir kommunen som planerar för ytan runt och ovanpå tunneln. Det kommer att beskrivas i kommande detaljplaner.

Så långt som möjligt kommer de bullerreducerande åtgärder som ska bli permanenta att anläggas i ett tidigt stadium av byggskedet för att minska störningar.

Vi kommer i samband med arbetet med att bygga ut Mälarbanan till fyra spår påverka befintlig vegetation. I samverkan med Solna stad och framtida kommunal planering bedöms om/hur återplantering ska ske.

I direkt anslutning till Huvudstagatans bro anläggs en ny pendeltågsstation, Huvudsta station, med entré mot Huvudstagatan. Huvudstagatans bro byggs om och anpassas till den nya stationen.

BRF Skytten 3

Stödjer ambitionen med överdäckning av järnvägen mellan Frösundaleden och Huvudstagatan men är oroliga för att ett femte spår påverkar möjligheten. Hur påverkas gång- och cykelbanan längs Ankdammsgatan. Vad händer med nuv. tunnelgång till/från Huvudsta-fältet. Saknar representant från Solna stad på två av öppna husen.

Trafikverkets kommentar:

I samarbete med Solna stad så kommer Trafikverket att bygga en intunnling, tunnel i ytläge, från Frösundaleden och cirka 500 meter österut mot Huvudstagatan. Det blir kommunen som planerar för ytan runt och ovanpå tunneln. Det kommer att beskrivas i kommande detaljplaner.

Trafikverket har tagit fram ett nytt förslag till placering av spåret för godstrafiken öster om polishuset och vidare under järnvägsbroarna i Tomtebodan för att komma till Tomtebodan bangård.

Gång- och cykelbanorna kommer att påverkas i samband med ombyggnaden och det kommer att slutligen redovisas i kommunens detaljplan för området. Den befintliga

gång- och cykeltunneln under järnvägen vid Ankdammsgatan kommer att byggas om och placeras i anslutning till den befintliga.

BRF Ingenjören 3

- Generellt positiv till föreslagen utbyggnad då det innebär förbättrade kommunikationer med miljövänligt färdmedel.
- Oro för den planerade utbygganden i fastighetens omedelbara närhet som redan idag är buller och vibrationsstörd. Under lång byggtid hamnar fastigheten sannolikt inom oacceptabel ljudnivå. Efter byggtid kommer bullernivåerna att öka markant genom betydande ökning av tågtrafiken. Farhågor om ökade vibrationer inte minst från godståg. Oro över eventuella skador vid till exempel sprängningsarbeten och om det ens är möjligt att bo kvar under byggtiden.
- Omläggning av nuvarande gång och cykelväg längs med järnvägen. Farhågor om ökade olägenheter då cykelvägen kan komma att flyttas närmare fastigheten och att grönområden försvinner.
- Förordar överdäckning från Frösundaleden och vidare till Huvudstagatan.
- Fastigheten kommer att behöva särskilda åtgärder som nya fönster för att klara bullernivåerna både under byggnation och efteråt, vilket förutsätts hanteras i god tid i förväg av Trafikverket.
- Behöver ett särskilt möte för att få information om hur bygget påverkar och vilka åtgärder Trafikverket kommer att vidta. Vill att Trafikverket återkommer snarast med tid för ett sådant möte.

Trafikverkets kommentar:

I samarbete med Solna stad så kommer Trafikverket att bygga en intunnling (tunnel i ytläge) från Frösundaleden och cirka 500 meter österut mot Huvudstagatan. Det blir kommunen som planerar för ytan runt och ovanpå tunneln. Det kommer att beskrivas i kommande detaljplaner.

I samband med projekteringen av anläggningen utreds om vibrations- eller stomljudsdämpande åtgärder krävs. Det kommer att framgå av järnvägsplanens plankartor.

Gång- och cykelbanorna kommer att påverkas i samband med ombyggnaden och det kommer att slutligen redovisas i kommunens detaljplan för området. Den befintliga gång- och cykeltunneln under järnvägen vid Ankdammsgatan kommer att byggas om och placeras i anslutning till den befintliga.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen. Trafikverket planerar en dialog med er varefter

planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig för att diskutera eventuella skadeförebyggande åtgärder.

BRF Vargen

- Vilka är myndighetskraven för buller-/ljudnivåer vid fasad samt inomhus. Det vill säga, vad är max tillåtna dB-värden?
- Kommer ljudmätningar att göras inifrån våra lägenheter för att mäta vad dB-talet är idag? För att kunna jämföra framtida värden.
- Eftersom järnvägen kommer närmare samt spårtrafiken ökar så riskerar boendemiljön att försämrast. Vilka åtgärder kommer att utföras utöver att montera exempelvis bullerskydd?

Trafikverkets kommentar:

Riktvärden kommer ifrån infrastrukturproposition 1996/97:53, den innehåller riktvärden som ska tillämpas för ny- och väsentlig ombyggnad av infrastruktur. I sov- och vardagsrum gäller riktvärdena (när anläggningen är utbyggd) ekvivalent ljudnivå 30 dB(A) och maximal ljudnivå 45 dB(A). Om det inte är ekonomiskt eller tekniskt möjligt att nå 45 dB(A) så kan maximal ljudnivå upp till 50 dB(A) accepteras.

Projektet kommer att genomföra före- och eftermätningar av ljudnivåer för ett antal fastigheter längs med spåret.

Trafikverket planerar för bullerskyddsskärmar samt fasadåtgärder såsom fönsteråtgärder. Dessa redovisas i järnvägsplanens granskningshandling.

BRF Posten 6

- Bekymrade över säkerheten under byggtiden. Schakt mycket nära vår fasad vid Järnvägsgatan. Behöver kunna passera in och ut genom porten på Järnvägsgatan 28 utan risk. Behöver kunna transportera större föremål t.ex. möbler genom porten. Eventuella ambulanstransporter behöver också komma fram liksom andra räddningsfordon vid händelse av t.ex. brand.
- Oroade över möjligheten att använda vårt garage, som har utfart mot Järnvägsgatan. Förutsätter annars kompensation i form av tillfälliga garageplatser och för föreningens inkomstbortfall.
- Risk för skador på fastigheten (sättningar i marken eller ras). Hur ersätts föreningen?
- Vid öppna huset informerades om att perrongen ska ytterligare österut vilket medför att schaktet för tunneln kan placeras längre bort från fasaden. Önskar att denna förändring innebär att räddningstjänsten kan komma fram,

transporter till fastighet och garage blir möjligt under byggtiden. Önskar ta del av nya planer.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen. Trafikverket planerar dialog med er varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig för att diskutera eventuella skadeförebyggande åtgärder.

Järnvägsplanen som visar det färdiga förslaget på utformning av järnvägsanläggningen planeras att ställas ut för granskning under 2020. Då finns det möjlighet att åter skicka in synpunkter.

BRF Arkitekten 6 (Framnäsbacken)

- Bra förslag. Ser fördelar med en överdäckning för att boende inte ska störas av tågtrafiken.
- En framtida station i Huvudsta är en bra idé.

Trafikverkets kommentar:

I samarbete med Solna stad så kommer Trafikverket att bygga en intunnling (tunnel i ytläge) från Frösundaleden och cirka 500 meter österut mot Huvudstagatan. Det blir kommunen som planerar för ytan runt och ovanpå tunneln. Det kommer att beskrivas i kommande detaljplaner.

I direkt anslutning till Huvudstagatans bro anläggs en ny pendeltågsstation, Huvudsta station, med entré mot Huvudstagatan. Huvudstagatans bro byggs om och anpassas till den nya stationen.

Solporten Fastighets AB (Hälla 15)

- Har en huskropp som ligger väldigt nära spåret, högsta prioritet att bostadshyresgästerna hålls så bullerfria som möjligt (både under projektets gång och efteråt i form av bullerdämpande åtgärder).
- De nya Mälarbanan får ej minska den energiutvinning som är möjlig.
- Vår intention är att förädla fastigheten ytterligare, antingen på mark eller i höjd.
- Fastigheten behöver renoveras och vi har avvaktat länge på beslut från Trafikverket om Mälarbanan. Tacksamma om delen utanför vår fastighet utföres tidigt i projektet.

Trafikverkets kommentar:

- Trafikverket planerar för bullerskyddsskärmar samt fasadåtgärder såsom fönsteråtgärder. Dessa redovisas i järnvägsplanens granskningshandling.
- Rätten till åtgärd gäller endast för de lägenheter som finns idag, skulle byggnaden byggas ut så står fastighetsägaren för bullerdämpande kostnader på dessa våningar.
- Så långt som möjligt kommer de bullerreducerande åtgärder som ska bli permanenta att anläggas i ett tidigt stadium av byggskedet för att minska störningar.

Vera Sagers Stiftelse

Äger Fastigheten Sundbyberg Kolonisten 9. Påtalar att de varit tvungna att renovera avloppsledningar under huskroppen, att marknivån under bottenbjälklaget har sjunkit på grund av grundvattennivån sjunkit och att marken komprimerats av skakningar från järnvägen och tung trafik på Järnvägsgatan. Stiftelsens uppfattning är att grundvattensänkningen beror av tunnelbanan. Det finns nu risk för att ytterligare borrhning, bortschaktning av massor inom järnvägsområdet leder till ytterligare sänkning av grundvattennivån. Det är därför viktigt att Trafikverket är noga med att kontrollera denna detalj.

Trafikverkets kommentar:

De arbeten som Trafikverket kommer att utföra i centrala Sundbyberg är till stor del under grundvattennivån. Det innebär att grundvatten kan komma att pumpas/ledas bort under byggskede och driftskede. Det kräver tillstånd enligt miljöbalken eftersom det kan påverka omgivningen. Trafikverket har haft samråd om vattenverksamheten under våren 2018 för att samla in synpunkter. Nästa steg är ansökan till Mark- och miljödomstolen.

Skandiafastigheter (Kabeln 5, nuvarande Kabeln 6 med flera, och Eken 4 Sundbyberg)

Skandia Fastigheter vill gärna vara en viktig part till Trafikverket och Sundbybergs Stad i den pågående utvecklingen av centrala Sundbyberg.

Förutsättningar för Kabeln 5. Finns en lagakraftvunnen detaljplan inom Kabeln 5 som möjliggör utveckling av ca 400 bostadslägenheter i det nya området Fabriksparken.

Samverkan. Mycket positiva till planerna och önskar fortsatt samverkan kring utförandet av nedgrävningen respektive utvecklingen av kv Kabeln. Önskar att Trafikverket beaktar:

- Störningar för befintliga verksamheter minimeras vid utförandet av förberedande arbeten, såsom ledningsomläggningar samt byggandet och drift av tillfälligt spår.
- Produktionsmetoder, för genomförandet av tunnelbygget, väljs som minimerar störningarna för hyresgästerna. Dessa störningar kan exempelvis vara spontning, bergssprängning och byggtransporter.
- Önskar vara delaktiga kring placering av utrymning och ventilation från tunnel samt förlängning av serviser för bland annat avlopp, värme och fjärrvärme.
- Hoppas kunna samordna fortsatt utveckling av kv Kabeln under etapp 2 av tunnelbygget.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft möten och dialog avseende påverkan på ovan nämnda fastigheter och de verksamheter som bedrivs där. Trafikverket planerar att intensifiera dialogen med Skandiafastigheter varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen.

För varje berörd fastighet enligt ovan kommer fortsatt dialog att föras om eventuella skadeförebyggande åtgärder och avtal om förekommande intrång med mera. Trafikverket kommer att kontakta er för vidare dialog.

Förvaltaren

- Fastigheten Ekdungen 1, hur påverkas bostadsbyggnaderna (2st), den separata garagebyggnaden, förskolan som finns mellan det norra bostadshuset och järnvägen.
- Fastigheterna Enen 9, Kapellet 9, Muraren 5 och 9, Posten 12 har alla byggnader och lokaler utefter Järnvägsgatan, hur påverkas de? Viktigt med bra dialog i god tid.
- Fastigheten Bageriet 23, Banken 8, Berghällen 11 och 16, Muraren 2, Pressen1, Ringaren 5, Rökeriet 5, Spiken 4 finns inom 200 m från järnvägen. Hur påverkas de?

Trafikverkets kommentar:

Området vid Ekdungen har studerats med avseende på buller och risk. Det kommer att byggas bullerskyddskärmar utmed denna sträcka. Dessutom kommer fasadåtgärder (exempelvis fönsteråtgärder) att erbjudas där riktlinjerna för bullernivåer inomhus ej innehålls. Det är däremot svårt att klara utomhusmiljön för förskolans uteplats. Trafikverket föreslår att förskolan placeras någon annanstans.

Trafikverket har haft möten och dialog avseende påverkan på ovan nämnda fastigheter och de verksamheter som bedrivs där tillsammans med Sundbybergs stad. Trafikverket planerar att intensifiera dialogen varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen.

För varje berörd fastighet enligt ovan kommer fortsatt dialog att föras om eventuella skadeförebyggande åtgärder och avtal om förekommande intrång med mera. Trafikverket kommer att kontakta er för vidare dialog.

AMF Fastigheter (Sundbyberg 2:78, Atleten 5)

Ser mycket positivt på de möjligheter denna utveckling ger för Sundbybergs stad och önskar medverka till en god planering för det framtida Sundbyberg och ett rationellt resande längs ett av Sveriges mest trafikerade stråk. I denna utveckling utgör den centrala fastigheten Sundbyberg 2:78 en avgörande pusselbit med sitt läge längs Landsvägen, järnvägen, tunnelbanan och spårvägen.

Välkomnar samrådsförslaget som visar att stationen har flyttats längre österut än tidigare redovisat. Förslaget medger större del exploaterbar yta inom Sundbyberg. Flytten löser ett antal säkerhetsmässiga problem med en underjordisk tunnel. Förslaget visar en stationsuppgång placerad centralt på den öppna torgytan. Ingen redovisning finns i materialet för ett tänkt läge för resecentrum, busshållplatser eller avstånd till spårväg och tunnelbana. Bilbron på Ekensbergsvägen förutsätts rivas och trafikeringen dras längs kommungränsen söder om Cirkusgränd. AMF bedömer att denna utformning kan göra att ytan upplevs som gömd, otrygg och bortglömd. Föreslår en ytterligare flytt av stationsläget ca 80 meter österut. Platsen under spårvägsbron kan då användas till stationsbyggnaden. Ger större sammanhängande torgyta. Föreslår att biltrafiken läggs ihop med del av den sekundära stationsingången.

AMF vill lyfta möjligheten att förlägga viss bebyggelse på tunneltaket för att möblera torgrummet, föreslår fristående försäljningsbyggnader av lättare karaktär som skulle kunna fungera som service till de resande, restauranger, pressbyrå mm. Skulle kunna fungera som en central saluhall.

AMF riskerar att påverkas negativt under byggnationen av tillfälliga och permanenta lösningar för järnvägen med störningar av buller, försämrad tillgänglighet. Kan leda till krav på hyresnedsättningar och svårt hyra ut. Påtalar att fastigheten har nödutrymning, ventilationsuttag och balkonger mot spårområdet därmed svårt med tillfälliga perrong och provisoriska spår. Föreslår att man utreder att förlägga dessa provisorier på Järnväggsgatan och först bygger tunnel som ligger längs västerut.

Informerar om att Trafikverket har ett servitut avseende rätt att ha teknikutrymmen på Sundbyberg 2:78. AMF föreslår att servitutet upphör.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft möten och dialog avseende påverkan på Sundbyberg 2:78 och den verksamhet som bedrivs där. Trafikverket planerar att intensifiera dialogen varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen.

Trafikverket kommer fortsatt att föra dialog om eventuella skadeförebyggande åtgärder, avtal om förekommande intrång och servitutsfrågor med mera. Trafikverket kommer att kontakta er för vidare dialog.

Alecta (Plåten 3, "Signalfabriken")

Ser positivt på satsningar på infrastruktur och stadsutveckling. Projektet nedgrävning av Mälarbanan genom centrala Sundbyberg medför störningar i stor omfattning. Vill därför lämna synpunkter och lyfta fram konsekvenser som har identifierats och som kan medföra direkt skada på vår fastighet, skada och hinder för hyresgästerna och begränsningar i nyttjandet av fastigheten. Förutsätter att Trafikverket i det fortsatta arbetet tar hänsyn till dessa synpunkter om risker och störningar och att dessa beaktas vid genomförandet genom skyddsåtgärder eller i övrigt på ett för oss tillfredsställande sätt.

- Spontning-, schaktnings- och andra arbeten närmast Plåten medför risk för skada på byggnaderna. Förutsättningar och risker samt kontroll och uppföljning ska utredas i god tid innan arbete påbörjas. Bör noteras att inom kvarteret finns särskilt värdefulla och känsliga byggnader.
- Våra hyresgäster kommer att drabbas av både bullerstörningar och nedsmutsning och vi behöver hållas skadeslösa för detta. Notera att Sundbybergs Stadsbibliotek har sina lokaler här.
- Gatu-och gångtrafik, förbi och till fastigheternas entréer kan komma att bli helt avskuren under byggnationen. Konsekvenserna kan bli allvarliga för oss, våra hyresgäster och boende i de 2 bostadsrättsföreningarna inom kvarteret.
- Bron över dagens spår vid Esplanaden kommer att rivas. Hur påverkar det infarten från Esplanaden till Bangatan för angöring och parkering? Hur påverkar det tillgängligheten och därmed hyresgästernas verksamheter?
- Bangatan nuvarande funktion måste vara kvar för in och utlastning av varor. Både under byggnationen och framöver. Utmed Bangatan finns kvarterets sopsugsanläggning.
- Ledningsdragningarna kommer att innebära störningar och risker för vår fastighet och våra hyresgäster. Här är av stor vikt att arbetet planeras och kommunikation med fastighetsägare och hyresgäster sker så att risken för skada minimeras. Vi som fastighetsägare måste hållas skadeslösa.

- Det finns ett antal inskrivna rättigheter.
- I presenterat material beskrivs planen på en tillfällig station. Planeringen av den och hur den förhåller sig till fastigheten är viktig.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft möten och dialog avseende påverkan på Plåten 3, och de verksamheter som bedrivs där. Trafikverket planerar att intensifiera dialogen varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen.

Trafikverket kommer att föra en fortsatt dialog om eventuella skadeförebyggande åtgärder och avtal med mera. Trafikverket kommer att kontakta er för vidare dialog.

Solvalla /StockholmsTravsällskap (Bällsta 1:34)

Solvalla äger mark (Bällsta 1:34) som direkt angränsar till denna järnvägsplan som används till drifts-och miljöområde och nyttjas aktivt alla veckans dagar. Förutom Solvallas egen drift, som ej kan flyttas, kommer samma markområde beröras av Trafikförvaltningens utbyggnad samt Mälarbanans utbyggnad av sträckan Duvbo/Bromsten. Svårt att utläsa hur järnvägsplanen kommer påverka Solvallas mark och hur produktionssamverkan sker. Förstår att följande kan påverka: Flytt av bullerplank, ledningsomläggning befintliga ledningar med eventuell ledningsrätt, eventuella T1 och T2 områden. Följande medskick önskas delges projektet:

1. Markförhållandena är svåra, närhet till Bällstaån gör att det finns sättnings-, ras och skredrisker.
2. Det finns planer att iordningsställa växtzoner och sedimentsdiken. Miljöförvaltningen i Sthlm Stad ska haft kontakt med projektet.
3. Önskar att flytt av plank och ledningsomläggningar hanteras i ett svep oavsett vilket planområde som berörs för att minska verksamhetsstörningarna.
4. Kan ej acceptera byggtrafik över Solvallas mark för produktionsområden utanför fastigheten. Detta då störningarna från de andra infrastrukturprojekten redan är betydande men framför allt därför att förutsättningarna för angöring kraftigt begränsas inför tvärbanans trafikstart och/eller Solvallastadens utbyggnad.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har kännedom om markförhållandena i närheten av Bällstaån och kommer att förhålla arbetena till dem. Vi har också fått information om Stockholms stads planer att iordningsställa området. Det vi påverkar i samband med vår byggverksamhet kommer vi att återställa.

Vår avsikt är att i möjligaste mån samordna arbetena med ledningsomläggning och flytt av plank. I och med att planket kan stå kvar i samma läge som det befintliga i slutläget är

det delen längst österut som behöver tas bort i samband med bygget av en tillfällig spåranläggning.

Trafikverket har dialog med Trafikförvaltningen om de arbetsvägar som erfordras både gällande Trafikförvaltningens arbeten och Trafikverkets arbeten. Det är svårt att finna arbetsvägar för byggtrafik inom området och vår förhoppning är att alla parter kan komma överens. Trafikverket kommer att kontakta er för vidare dialog om avtal om intrång med mera.

Axfood AB (kv Fräsaren 10)

Genomförs projektet med fullt intrång innebär det att:

Körbanan runt fastigheten och viktiga P-platser försvinner. Vilket minskar försäljning och resultatet påtagligt. Utlastning och komprimatorer behöver flyttas. Påverkar parkeringarna. Innebär ombyggnad och anpassningskostnad av lokalen och eventuellt högre personkostnader. Är oroliga för buller som stör kunder och försämrar arbetsmiljön. Ser helst att fastighetsgränsen ej rörs då vi är trångbodda redan idag.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft möte och dialog med Axfood tillsammans med fastighetsägaren avseende påverkan på Fräsaren 10 och den verksamhet som bedrivs där. Trafikverket planerar att intensifiera dialogen med berörda varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning och möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar för omgivningen.

Trafikverket kommer föra en fortsatt dialog om eventuella skadeförebyggande åtgärder och avtal om förekommande intrång med mera. Trafikverket kommer att kontakta både fastighetsägaren och Axfood för vidare dialog.

PP pension

Äger fastigheter på Ankdammsgatan i Solna. Försöker få till en ändring av detaljplanen för vårt område så vi kan bygga bostäder. Vi får besked från kommunen är er process tar lång tid. Vill ha insyn i utbyggnaden av järnvägen och dess process.

Trafikverkets kommentar:

I samverkan med Solna stad så kommer Trafikverket att bygga en intunnling (tunnel i ytläge) från Frösundaleden och cirka 500 meter österut mot Huvudstagatan samt en ny pendeltågsstation, Huvudsta station. Stationen läggs i anslutning till Huvudstagatans bro, med entré mot Huvudstagatan. Huvudstagatans bro byggs om och anpassas till den nya stationen.

Det blir kommunen som planerar för ytan runt och ovanpå tunneln. Det kommer att beskrivas i kommande detaljplaner.

Nästa steg i planprocessen är granskning av järnvägsplan, som planeras till hösten 2019. Då har vi plankartor, planbeskrivning och en miljökonsekvensbeskrivning att redovisa. Järnvägsplanen beskriver i detalj var järnvägen ska ligga och hur anläggningen ska se ut.

Solna stad kommer att ta fram detaljplan som överensstämmer med järnvägsplanen och som visar övrig planerad bebyggelse.

Green Cargo

Gäller nytt spår som anslutning till Tomtebodas bangård och är intresserade av hur det nya anslutningsspåret ansluter inne i Tomteboda?

Trafikverkets kommentar:

Placeringen av anslutningen är planerad till under järnvägsbroarna vid spår 44 och 45. Exakt utformning är ännu inte projekterad.

Telia Company/ Telia Net Fastigheter AB (TSNFAB)

Har följande att erinra:

Telia har en ledningstunnel, inom gränsen för järnvägsplanen i östra delen av föreslagen plan, som korsar spårområdet. Viktigt att kontakt tas med Telia tidigt i bygghandlingsskedet.

TSNFAB har en telestation och tillhörande kanalisation och kablage på fastigheten Sundbyberg Plåten 6. Översiktlig plan innebär svårt att uttala konsekvenser. Förutsätter att de tillfrågas när mer detaljerad plan kommer. Om förändringar som påverkar TSNFAB ska kommun eller exploatör klargöra kostnader med avtal. De ledningar/kabelstråk som finns i området ägs av Skanova AB, vilket innebär att de måste ges tillfälle att uttala sig i ärendet.

Har bilagt anvisningar om sprängning och pålning vid teleanläggning.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket utreder vilken påverkan utbyggnaden har på era anläggningar.

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

Ellevio AB

Ingen erinran mot planförslaget.

Svenska kraftnät

Ingen erinran. Även yttrat sig över kompletterande samrådshandling gällande anslutningsspår till Tomtebodan. Vill informera om att anläggningsobjekten finns att hämta via Geodataportalen eller WMS. För övergripande information rörande Svenska Kraftnäts framtida planer för stamnätet för el hänvisas till hemsidan www.svk.se

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket utreder vilken påverkan utbyggnaden har på era anläggningar.

Vattenfall Eldistribution AB (Vattenfall)

Vattenfall har ett stort antal elanläggningar inom och i närheten av planområdet. Befintliga och planerade regionnätsledningar, Vattenfalls regionnät erhålls med linjekoncession från EI. Flytt/ombyggnad av befintligt regionnät kan kräva att ny koncession måste sökas. En mycket tidskrävande och kostsam process.

Har bifogat sammanställning för Vattenfalls regionnät (transmissionsnät) inom området och vilka riktlinjer som gäller för transmissionsledningar.

Vattenfall noterar även följande:

- När spårerna grävs ner eller överdäckas så kan Vattenfall ha ledningar i den blivande marken/tunneltaket, tillfällig flytt behövs.
- När spårerna breddas så kan Vattenfall troligen låta kablarna vara kvar, men bör skyddas och rören förlängas. Detta måste dock utredas på plats och ett generellt svar kan ej lämnas i detta skede.
- När spårerna går nedsänkta i tråg, hur ska befintlig kabel hanteras? I byggskede och i färdigställande. Denna fråga måste utredas.
- Vid kabelförläggning gäller ft EBR KJ 41:15
- Eventuell flytt/förändring av befintlig elanläggning utförs av Vattenfall men bekostas av exploitören
- Inget ytterligare att tillföra i samband med kompletterande samrådsmaterial gällande nytt spår Tomtebodan bangård

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket utreder vilken påverkan utbyggnaden har på era anläggningar.

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

Norrenergi AB

Gäller nytt spår om anslutning till Tomtebodas bangård och har följande synpunkter:

- Har befintliga fjärrvärmeledningar inom och i direkt anslutning till nu planerad järnvägssträckning, dessa måste beaktas i kommande arbeten.
- Trafikverket bör kontakta Norrenergi för att i detalj kunna säkerställa omfattning och tider för kommande arbeten.
- Om ledningarna behöver flyttas för att möjliggöra byggnation enligt kommande järnvägsplaneförslag utgår vi ifrån att omläggningen av de befintliga ledningarna bekostas av exploatören. Vid omläggning ska väderförhållande och urkopplingstider beaktas, så att kringliggande värmekunder ej drabbas mer än nödvändigt.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket utreder vilken påverkan utbyggnaden har på era anläggningar.

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

Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen (TF)

Trafikförvaltningens synpunkter på förslaget:

Befintlig och planerad kollektivtrafik

På Mälarbanan trafikerar trafikförvaltningens pendeltåg med stopp vid station Sundbyberg centrum. I Sundbyberg återfinns tunnelbanans Blå linje som trafikerar mellan Kungsträdgården och Akalla och Tvärbanan som trafikerar mellan Alvik och Solna station. Utöver spårbunden trafik trafikerar också bussar mellan Blackebergs gård och Solna centrum, Bromma flygplats och Liljeholmen, Rissne och Hallonbergen, Karolinska sjukhuset och Hallonbergen, Brommaplan och Danderyds sjukhus, Sundbyberg och Odenplan

Ekensbergsbron trafikerar i dagsläget av tre busslinjer plus nattrafik. Frösundaleden trafikerar av stombusslinje mellan Ekerö och Mörby centrum. Huvudstogatans bro trafikerar av tre busslinjer samt närtrafik. Enligt trafikförvaltningens stamnätsplan kommer Sundbyberg centrum i framtiden att trafikerar av stomlinje E. Med den ökande bebyggelsen i närområdet är det inte heller uteslutet att fler busslinjer kan tillkomma i Sundbybergs centrum

Trafikförvaltningen har tillsammans med MÄLAB och UL i samarbete med Trafikverket bedrivit en pendel och regionaltågsutredning som mynnat ut i ett beslut om ett

planeringsramverk för pendel- och regionalstågstrafiken. På Mälarmarbanan planeras för pendeltågsstopp på alla stationer.

Generellt

Samrådet kring utbyggnaden av Mälarmarbanan sker i ett tidigt skede för att Trafikverket ska kunna inhämta synpunkter från berörda, vilket är positivt. Det material som Trafikverket tagit fram är mycket översiktligt och visar inte i någon större utsträckning hur trafikförvaltningens anläggning påverkas under byggtid och vid färdig lösning. Trafikförvaltningen önskar därmed i god tid innan granskningsskede få ta del av granskningmaterialet för att kunna ta ställning till förslaget. Ombyggnationen av Mälarmarbanan kommer att få en stor påverkan på kollektivtrafiken och detta behöver utredas och redovisas i till exempel i ett separat dokument kring byggskedet och bifogas till järnvägsplanen.

Trafikförvaltningen arbetar tillsammans med Sundbyberg och Solna stad för att Sundbyberg centrum ska bli en så samlad bytespunkt som möjligt. Sundbyberg C är idag en stor och viktig knutpunkt för ca 30 000 resenärer där byte mellan flera olika kollektivtrafikslag kan göras. Trafikförvaltningen anser att det är av stor vikt att knutpunkten hålls så kompakt som möjligt för att undvika långa avstånd mellan byten för att kollektivtrafiken ska fortsätta vara ett attraktivt val för stockholmarna. Tunnelloket i Sundbyberg centrum bör dimensioneras för fordonstrafik avseende både bärighet och utrymme i gatunätet.

Framkomligheten för busstrafik

Gatunätet runt stationen bör utredas vidare i samarbete med TF.

Trafikförvaltningen anser det viktigt att busstrafiken kan angöra vid

bytespunkten med både tunnelbana, pendeltåg och tvärbana på ett effektivt och tillgängligt sätt. För att trafikförvaltningen ska kunna bedriva en attraktiv kollektivtrafik behövs också möjligheten att kunna vända bussar i Sundbybergs centrum.

Pendeltågsstationen

Inför granskning av järnvägsplanen behöver stationshusets utformning

tydliggöras. Utformningen behöver följa trafikförvaltningens riktlinje RiStation. Trafikförvaltningen deltar i detta arbete. För att kunna ta sig till sekundärentren i Solna kommun så byggs en bro. Denna bro över järnvägen bör breddas för att möjliggöra passage utan att passera spärrlinjen. Trafikförvaltningen önskar endast en spärrlinje centrerat på bron, utritade entréutrymmen på respektive sida ska därmed tas bort.

Pendeltåget

Inom området för järnvägsplanen finns ett flertal uppställningsspår och andra uppställningsmöjligheter. Uppställningsplatserna bedöms påverkas av den planerade utbyggnaden. Uppställningsplatsernas funktion och lokalisering är en viktig förutsättning för pendeltågens trafikering. Denna fråga måste utredas närmare och lösningar redovisas under det fortsatta planarbetet.

Tunnelbanan

Den befintliga uppgången mot Åhlenshuset ska omgestaltas med följden att

Pressbyråns lokal försvinner och den behöver därmed ersättas. TF önskar att Trafikverket utreder möjligheten till att uppgången mot dagens Hemköp flyttas söderut och integreras med det planerade resecentrumet. I tidigare avtal med Trafikverket så planerades en gångförbindelse under jord mellan pendeltåg och tunnelbanan. Av besparingsskäl hos Trafikverket så finns inte längre tunneln med i samrådshandlingen. Trafikförvaltningen anser att det bör utredas huruvida det är möjligt att ha en alternativ gångförbindelse under Järnvägsgatan som förbinder tunnelbaneentrén med pendeltåget för att bl.a. kunna möjliggöra ett byte i det nya stationshuset.

Tvärbanan

Tvärbanan har i dagsläget framkomlighetsproblem i ett antal konfliktpunkter i bytespunktens närområde. TF önskar en tydligare illustration av utformningen mellan överdäckningen och tvärbanebron.

Ekensbergsvägens- Frösundaledens- och Huvudstagatans bro över järnvägen

Trafikförvaltningen utgår ifrån att det ges goda förutsättningar för busstrafik att passera över spåren via ovannämnda broar. Bron eller det lock som ersätter Ekensbergsbron bör utformas enligt RiBuss avseende lutningar och svängradier. TF ser detta stråk som viktigt för kollektivtrafiken som ska passera Sundbybergs station.

På Frösundaleden går det idag tvärgående stombusstrafik som binder ihop nordostsektorn med Ekerö där trafikförvaltningen gärna ser att den busstrafiken prioriteras vad gäller framkomlighet. Trafikförvaltningen förutsätter också god framkomlighet under ombyggnationen av Huvudstagatans bro.

Station i Huvudsta

I och med Mälarbanans utbyggnad utreds en ny station vid Huvudsta. Givet att

en ny station är tekniskt genomförbar och att Trafikverket bygger och står för kostnaderna för en ny pendeltågsstation, behöver analyser avseende konsekvenser för trafikering och resandet tas fram innan trafikförvaltningen kan ta ställning till en pendeltågsstation i Huvudsta. En station i Huvudsta skulle främst få en lokal funktion och ha en radiell trafikuppgift som mycket annan kollektivtrafik i Solna. En pendeltågsstation i Huvudsta skapar därmed inte de tvärförbindelser som har ett större behov av förbättring i Solna.

Påverkan på trafikförvaltningens anläggning under byggtiden

Järnvägsplanen bör innehålla en beskrivning av hur trafikförvaltningens Tvärbane- och tunnelbaneanläggning påverkas av utbyggnaden av Mälarbanan. Trafikförvaltningen behöver också veta om spåranläggningen påverkas genom exempelvis vibrationsalstrande arbeten, spontning eller sprängning. Vidare behövs också säkerställas att Tvärbanan kan ligga kvar i samma läge vid Sundbybergs centrum under byggtiden. Trafikförvaltningen vill också i ett tidigt skede få kännedom om hur tunnelbaneentrén påverkas under byggtiden och om den kan komma att behöva stängas

och därmed hur länge. Bussangöring måste fungera under hela byggtiden. Då byggtiden är lång måste en plan för hur detta ska ske tas fram. När tunnelbanans Barkarbygren är utbyggd år 2024 underlättas eventuell ersättningstrafik för tågtrafiken då omstigning kan ske i Barkarby mellan tågtrafik och tunnelbanetrafik.

Järnvägsplanen bör redogöra för hur resenärerna som reser med tunnelbanan, Tvärbanan och pendeltåg samt buss påverkas under byggtiden. Eftersom gångtunneln under järnvägen i Sundbybergs centrum försvinner tidigt under ombyggnation så är det viktigt att den tillfälliga bron är tillgänglighetsanpassad och kapacitetsstark för de resenärer som gör ett byte mellan Tvärbanan och tunnelbanan/pendeltåg

Avtal

Ett genomförandeavtal för byggskedet samt ett stationsavtal för sekundärentrén i Solna kommer att behöva tecknas mellan parterna innan planen är antagen.

Trafikförvaltningen synpunkter på kompletterande samrådsmaterial avseende ny spåranslutning till Tomtebodas bangård:

Landstinget planerar för en ny tunnelbanelinje som sträcker sig från Odenplan till Arenastaden med tre underjordiska stationer (Hagastaden, Haglunds industriområde, Arenastaden). Byggtiden är planerad att starta tidigast år 2018 och kommer att pågå i ca 6 år.

Vid Hagalund planeras en dagvattenledning som det planerade godståget står i konflikt med. Stor vikt av samordning mellan Trafikverket och landstinget för att utreda hur respektive anläggning kan anpassas till varandra.

Landstinget vill lyfta att pendeltågstrafiken och trafikflödet vid Sundbybergs och Odenplans pendeltågsstationer inte får påverkas av anslutningen till bangården.

Konstaterar att det är positivt att det skapas en planskild korsning till Tomteboda som ökar möjligheten att köra godståg även på dagtid. Anser att Trafikverket ska undersöka högre hastighet, helst 80–90 km/h, på detta spår. För att öka flexibiliteten och minska risken att godståg hindrar pendel- och regionalståg bör växelförbindelse skapas även från innerspåret till den nya Tomtebidabågen.

Trafikverkets kommentar:

Samrådshandlingen är ett översiktligt material och vi arbetar vidare med att ta fram underlag för nästa skede i planläggningsprocessen som är granskning av järnvägsplanen. Det sker i samverkan med berörda kommuner och Trafikförvaltningen vilka vi kontinuerligt har möten med. Vid granskningen kan vi beskriva mer detaljerat hur anläggningen kommer att se ut och hur intilliggande anläggningar/funktioner påverkas.

Busstrafik. Kommunerna har väghållaransvar och ska tillse att slutlig utformning utreds i samverkan med Trafikförvaltningen.

Sundbybergs station, västra entrén vid Sundbybergs centrum. Utformning av stationshuset utförs av Sundbybergs stad. Trafikverket tillser att erforderliga funktioner

(såsom rulltrappor, teknikutrymmen, spärrkiosker med mera) inryms för både Trafikförvaltningen och Trafikverket.

Sundbybergs station, östra entrén med utgångar mot Solna Business Park och Lilla Alby. Utförs som en bro över järnvägen med funktion att ta sig till Sundbybergs station plattformar. Utformningen har skett i samråd med Trafikförvaltningen och Solna stad.

Uppställningsspår för pendeltågstrafik. Den befintliga bangården kommer att utgå på grund av ombyggnaden. Funktioner som idag finns där hanteras i samband med arbetet med nedläggning av bangården som blir ett regeringsbeslut.

Tunnelbanan. Förändring av utformning av tunnelbaneentrén pågår i samverkan med Trafikförvaltningen och Sundbybergs stad.

Avtal. Ett avtal för Sundbyberg station inklusive östra entrén (Solna Business Park) samt genomförandeavtal för byggskedet kommer att tecknas. Ett stationsavtal för ny pendeltågsstation i Huvudsta önskas också tecknas.

Påverkan under byggtid. Trafikverket har under planeringsskedet arbetat för att minimera påverkan på Ekenbergsvägen, Frösundaleden och Huvudstagatan där Trafikförvaltningen har busstrafik. Arbetet har även minskat påverkan på tunnelbanans anläggning. Ekenbergsvägens bro planeras i samverkan med Solna stad att ersättas genom ny väg i samma läge på tunneltaket och bron bedöms kunna hållas öppen under byggtiden. Frösundaleden planeras att byggas om och att funktionen hålls öppen under byggtiden. Det pågår översiktlig produktionsplanering som kommer att beskrivas i samband med granskningen av järnvägsplanen.

Huvudsta station. Det finns ett medfinansieringsavtal mellan Solna stad och Trafikverket, tecknat 2018, som beskriver en ny pendeltågsstation i Huvudsta. Den planeras att anläggas i direkt anslutning till Huvudstagatans bro med entré mot Huvudstagatan. Huvudstagatans bro byggs om och anpassas till den nya stationen. Bron bedöms kunna hållas öppen under byggtiden.

Anslutningsspår till Tomtebodan. Trafikverket noterar att samordning måste ske avseende planerad en dagvattenledning vid Hagalund. Det finns däremot inga möjligheter att bygga anslutningsspåret för samma hastighet som intilliggande spår. Tågen behöver snabbt sänka hastigheten vid infart mot Tomtebodan, där högsta tillåtna hastighet är 20 km/h.

Håbo kommun

Är positiva till att Mälarbanan byggs ut och ser även behov av en utbyggnad till Bålsta för tätare trafik. Det är även viktigt att ersättningstrafiken fungerar väl under utbyggnadstiden.

Trafikverkets kommentar:

Målsättningen är att i möjligaste mån upprätthålla samma kapacitet som dagens trafik med två spår i drift.

Region Västmanland (via Mäljarbanans projektchef)

Är tågplattformarnas höjd i Sundbyberg station anpassade efter både regionaltåg och pendeltåg?

Trafikverkets kommentar:

Sundbyberg station trafikeras av både pendel- och regionaltåg. Stationen utformas med mittplattformer planeras att i höjd anpassas till de tåg som är i flertal, vilka är pendeltågen. Trafikverket utreder även möjligheten att anpassa plattformshöjden för regionaltåg. Huvudsta station blir enbart för pendeltåg.

Stockholms brandförsvär (SSBF)

SSBF är sedan tidigare en naturlig samarbetspart i projektet och refererar till att olika typer av samråd har hållits med start hösten 2015 och hela 2016. Totalt 12 möten av olika karaktär (samråd, arbetsmöten, scenariospel mm). Minnesanteckningar finns.

SSBF noterar att i informationsfilmen (Trafikverkets webb) så nås mottagaren om att "pendeltågstrafiken separeras från den övriga trafiken. Detta anses SSBF vara en sanning med modifikation då pendeltåg kommer att samtrafikeras med andra tåg, även lastade med farligt gods, i samma tunnelrör. Det strider mot de utgångslägen som rekommenderades i förstudie "Underlagsrapport Risk och Säkerhet" daterade Maj 2005.

Trafikverkets kommentar:

Vi har arbetat kontinuerligt med att hitta lösningar avseende både utformning av järnvägsanläggning, risk och säkerhet samt möjliga produktionsmetoder för att minimera intrång och störningar på fastigheter inom området.

Vi har fortsatt haft möten/dialoger med Storstockholms brandförsvär om verifiering av anläggningen (både färdigbyggd och under byggtid) avseende utrymnings- och säkerhetskoncept.

Det stämmer att utformningen av överdäckning/tunnlar har ändrats sedan förstudien. Anläggningen har även utökats med intunnling (tunnel i ytläge) i Solna som ej var med i tidigare förstudie/järnvägsutredning. Det är ett önskemål från Solna stad. Godståg kommer att gå i samma anläggning som pendeltåg samt fjärr- och regionaltåg. Vi arbetar med att ta fram en säkerhetsverifiering som visar att få godståg samt föreslagna anordningar, såsom utrymningsslussar, ger en acceptabel risknivå.

Transportstyrelsen

Tackar för möjligheten att kommentera men lämnar i övrigt inga synpunkter i ärendet. Gäller även nytt spår till Tomtebodan.

Lantmäteriet

Har inga synpunkter på inkomna handlingar som är mycket översiktliga och det går inte att se några konsekvenser för enskilda fastigheter.

Mycket talar för att de kommande åtgärderna som rör markfrågor utifrån järnvägsplanen kommer att leda till gränsförändringar och rättighetsupplåtelser eller rättighetsändringar kopplade till berörda fastigheter. Med anledning av det kan Lantmäteriets kommande arbete komma att bestå i förrättningsåtgärder enligt fastighetsbildningslagen, anläggningslagen och ledningsrättslagen, och där vill Lantmäteriet framhålla att någon part som kan söka förrättning också söker förrättning, att det uppstår förrättningskostnader och att olika förrättningsåtgärder kan innebära ersättningsfrågor mellan berörda fastighetsägare.

Trafikverkets kommentar:

Samrådshandlingen är ett översiktligt material och vi arbetar vidare med att ta fram underlag för nästa skede som är granskning av järnvägsplanen. Då kan vi beskriva mer detaljerat hur anläggningen kommer att se ut och vilka fastigheter som påverkas.

SGU

Har inga synpunkter i ärendet.

Energimyndigheten

Har inga synpunkter att redovisa.

Naturvårdsverket

Avstår från att lämna yttrande.

MSB

Ingen erinran

Folkhälsomyndigheten:

Lämnar remissen utan åtgärd.

Kemikalieinspektionen

Avstår från att svara på remissen.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Önskar lämna följande information:

Myndighetens allmänna råd (SSMFS 2008:18) om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält anger referensvärden (rekommenderade maxvärde). En förhöjd incidens av barnleukemifall har observerats i epidemiologiska studier där årsmedelvärdet av magnetsfältsnivån i boendemiljön har varit ca 0,4 µT eller högre. Dessa observationer är statistiskt säkerställda. Det är dock osäkert om det finns ett orsakssamband mellan magnetfältsexponering och förhöjd barnleukemi. Vid planering bör man sträva mot att barn inte exponeras för magnetfält i onödan. Mätningar visar att i vanlig boendemiljö är magnetfält upptill till 0,2 µT i årsmedelvärde att betrakta som normala.

Påtalar också att det är nya föreskrifter vid byggande av tunnlar och hänvisar till AFS 2015:7 som har trätt i kraft.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets policy följer en försiktighetsprincip som formulerats av Arbetsmiljöverket/Arbetarskyddsstyrelsen/Boverket/Elsäkerhetsverket/Socialstyrelsen/Statens strålskyddsinstitut som innebär att årsmedelvärdet av magnetfältet inte bör överstiga 0,4 µT i utrymmen där människor stadigvarande vistas. Trafikverket kommer att, i samband med framtagande av bygghandlingar, se över det tekniska systemet berörande elektromagnetiska fält. Denna fråga kommer att beskrivas vidare i miljökonsekvensbeskrivningen och hanteras i bygghandlingen.

Statens Fastighetsverk

Avstår från att lämna synpunkter då SFV:s fastigheter inte kan anses väsentligt berörda. Inga ytterligare synpunkter avseende förslaget nytt spår till Tomtebodan.

SGI

Eftersom samrådsunderlaget inte innehåller någon geoteknisk eller miljöteknisk information har SGI inget material att ta ställning till men förutsätter att de geotekniska-och miljötekniska säkerhetsfrågorna hanteras och kommer att beaktas och beskrivas i den fortsatta processen. Kan dock upplysa om att dalgången för Bällstaån är välbekant när det gäller problematik med lös finkornig jord och att SGI:s skreddatabas innehåller två skredhändelser varav en ligger i anslutning till där Mälarbanan kommer fram till Bällstaån. Finns åskådliggjorda i karta med tillhörande vägledning på redovisade webbtjänster.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket hanterar och beaktar detta i vårt arbete.

Solna hembygdsförening

- Det är rimligt att Mälarbanan breddas med det får inte ske på Solnabornas bekostnad i form av ökade barriäreffekter och sämre miljö.
- Mälarbanan måste överdäckas på hela sträckan mellan Frösundaleden och Huvudsta torg för att minska barriäreffekterna som en fördubblad järnvägsbredd innebär.
- En planskild övergång utan trappor för gångtrafikanter måste finnas vid Huvudsta torg.
- En pendeltågsstation måste tillskapas i Huvudsta i första hand för att det är många människor som bor och arbetar i området, men också för att minska de barriäreffekter som en fördubblad järnvägsbredd innebär.
- Mälarbanan måste begränsas till fyra spår. Ett femte spår för väntande godstrafik begränsar möjligheterna att bygga en ny station i Huvudsta, varför ett eventuellt sådant spår bör placeras längre västerut på banan.

Trafikverkets kommentar:

I samverkan med Solna stad så kommer Trafikverket att bygga en intunnling, tunnel i ytläge, från Frösundaleden och cirka 500 meter österut mot Huvudstagatan. I direkt anslutning till Huvudstagatans bro anläggs en ny pendeltågsstation, Huvudsta station, med entré mot Huvudstagatan. Huvudstagatans bro byggs om och anpassas till den nya stationen.

Det går inte att ha kvar en plankorsning när det blir fyra spår. Trafikverket har utrett alternativa lösningar. Bangatans plankorsning stängs och ersätts med förbättrade gång- och cykelvägar till Huvudstagatans bro över järnvägen. I samverkan med Solna stad utreds gång-och cykelnätet.

Nätverket Trivsamt Stads kärna i Sundbyberg

Nätverket består av sundbybergare och andra intresserade av stadens framtida stadsplan. Arbetar aktivt för att stadskärnan efter nedgrävningen av järnvägen ska behålla sin karaktär och särart som trivsamt, ljus, öppen, mänsklig och attraktiv stad.

Den centrala frågan för Nätverket är utformningen och placeringen av Sundbybergs station och plattformar.

Trafikverkets redovisade placering av stationshus och förslag till placering av perronger är betydligt längre österut än de ligger idag. Företrädare för Nätverket har tagit fram förslag på placering av stationshuset med entréer, hissar och rulltrappor. Visar även exempel på byggnader som kan stå modell för den framtida stationsbyggnaden. Det gemensamma för dessa byggnader är att de är ljusa glasbyggnader, relativt låga och inbjudande. Enligt Nätverket bör stationshuset utformas för alla funktioner för resandet men även för kommersiell och icke-kommersiell verksamhet. Viktigt att stationshuset och plattformar är nära och lättillgängliga för resenärer och innebära smidiga övergångar och inte långa gångsträckor som nuvarande förslag innebär.

Nätverket förespråkar perronger längre västerut alternativt som öppna eller i tunneln under stationen. Nätverket önskar ytterligare analys med fokus på nödutgångar och räddningssystem.

Nätverket anser att spårvägen ska ha samma sträckning som idag, motsätter eventuella sträckningar som begränsar torgytan. Busshållplatserna i anslutning till stationen bör placeras längs Järnvägsgatan, överensstämmer i huvudsak med placeringen idag.

Trafikverkets kommentar:

Som påtalas i yttrandet så är plattformarna placerade längre österut än dagens. Det är fördelaktigt ur ett risk- och säkerhetsperspektiv att ha plattformarna i öppen miljö istället för under mark i tunnel där det är betydligt svårare att uppnå erforderliga säkerhetskrav. Det är också av utrymmesskäl som plattformarna läggs mer österut i anslutning till dagens Sundbybergs bangård. Vid tidigare utredning framkom att det blev stor påverkan på befintliga fastigheter med plattformarna mer västerut.

Trafikverket har pågående dialog med Räddningstjänsten om säkerhetskoncept avseende utrymning för anläggningen.

Utformningen av stationshuset och torgytan med mera sker av Sundbybergs stad. Trafikverket ansvarar för att erforderliga funktioner för trafikanläggningen finns såsom rulltrappor, hissar, teknikutrymmen med mera.

Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg

- Mälarbanan utgör redan idag barriär mellan Huvudsta och övriga Solna. Under utbyggnadsskedet kommer möjligheterna för gående och cyklister ytterligare försämrats.
- Mälarbanans barriäreffekt. Solna har i sin översiktsplan tagit upp behovet av att minska barriäreffekten, skapa nya kopplingar och en sammanhållen stad. Naturskyddsföreningen anser att det behövs alternativ till de passager (Bangatan och Ankdammsgatan) som stängs under byggtiden. Även i Sundbybergs ÖP berör frågan om barriäreffekter och att det endast är aktuellt med breddning av spår under mark i de centrala delarna. Bullerskärmar kan förstärka barriäreffekten. Saknar underlag var bullerskärmar hamnar.
- Bebyggelse inom Solna. Finns värdefulla kulturmiljöer och kulturminnen. Flera av dessa nämns i kulturarvsanalysen (bland annat Huvudsta skola, kv Tegen vid Storgatan, kv Bangården 4, kv Puman 1). I anslutning till Solna Business Park finns flera industribyggnader som inte ska påverkas av bygnadsverksamhet. Kulturmiljöer är ej bara byggnader utan även omgivande mark verksamheter och växtlighet. Lokstallarna kan nämnas som särskilt värdefull. Viktigt att dessa kvaliteter ej förändras.
- Bebyggelse inom Sundbyberg. Stadskärnan har som helhet ett stort kulturhistoriskt värde. Detsamma gäller Marabouparken och egnahemsområdet Duvbo.

- Natur. Tillvarata och utveckla stadens viktiga park, -natur-och kulturmiljöer. Värdet av gröna områden måste ses vidare än klassning av träd och växtlighet enligt naturvärdesinventeringen. Träd och buskar fyller viktig funktion. Växtlighet som funnit 20–30 år kan inte ersättas med nyplanteringar. De ska ha ett starkt skydd i samband med byggverksamhet så att de finns kvar när banan färdigbyggd. De ingrepp som kan bli nödvändiga måste följas av kompensatoriska åtgärder.
- Bullersituationen för boende och arbetsplatser längs aktuell dragning är besvärande. Bangatan i Solna ligger redan idag nära befintliga spår. Bullerplank måste vara höga, framstår som en vägg, tveksamt om förenligt med god boendemiljö. Naturvårdsföreningen tycker att det snarare är rimligt att en låg bullernivå ska finnas utanför bostäder, som slogs fast i mark-och miljööverdomsstolens dom (M 11424–12) om att minska buller från Hagalunds bangård.
- Dagvatten. I detaljplanen för ”spårområdet vid KV tegen” från 2013 står att trafikverket ej kommer att rena dagvatten från planområdet. Överensstämmer inte med ”Ramdirektivet för vatten”. Den som vill släppa ut dagvatten ska redovisa flöde till recipient samt koncentrationen av de ämnen som ingår. Miljökvalitetsnormerna är gränsvärdesnormer som ej får överskridas, se EU-domstolens mål nr C-461/13 (den så kallade Weserdomen).

Trafikverkets kommentar:

Mälarbanan är ett riksintresse. Utbyggnaden av Mälarbanan förbättrar möjligheten att få fler att åka kollektivt och minska bilberoendet. Vi är medvetna om att det blir stor påverkan när byggnation pågår, och arbetar med att minimera påverkan genom att exempelvis se över val av produktionsmetoder, utföra skyddsåtgärder och följa framtagna kontrollprogram.

Vegetation/ytor som påverkas kommer att återställas i samråd med kommunen och med hänsyn till deras fortsatta kommunala planering.

I samband med granskningen av järnvägsplan redovisas slutlig utformning av järnvägsanläggningen med intunnling (tunnel i ytläge) i Solna och överdäckning (tunnel under mark) i Sundbyberg samt var och hur höga bullerskyddskärmarna blir. Markplaneringen på och omkring tunnarna kommer redovisas i kommunernas detaljplaner.

I miljökonsekvensbeskrivningen redogörs hanteringen av dagvatten och om eventuella åtgärder krävs. I den beskrivs även andra miljökonsekvenser såsom exempelvis buller och naturmiljö.

Polismyndigheten lokalpolisområde i Solna

Gällande nytt anslutningsspår till Tomtebodan. Har inga synpunkter på aktuell förändring i detaljplanen då det extra spåret inte kommer att påverka någon påkallad förändring i den befintliga planen. Hänvisar till tidigare yttrande i aktuellt ärende.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har kontrollerat era synpunkter i samband med järnvägsplanen för Tomtebodan och tidigare samråd under våren för aktuell järnvägsplan. Era synpunkter har redovisats av fastighetsägaren som påtalar att verksamheterna som bedrivs är extra känslig för störningar och ställer särskilda krav vad gäller tillgänglighet, utrymningsvägar och buller. De påtalar att Polisens verksamhet kräver att befintliga in- och utfartsvägar alltid går att nyttja. Trafikverket har haft möte och dialog med fastighetsägaren avseende påverkan på fastigheten Tegen 6 och den verksamhet som bedrivs där. Trafikverket planerar att intensifiera dialogen med berörda varefter planeringen framskrider och byggstart för projektet närmar sig. Vår bedömning är att fastighetsägaren bevakar era synpunkter.

Fortifikationsförvaltningen

Yttrandet gäller nytt spår med anslutning till Tomtebodan bangård. Har i uppdrag att tillhandahålla och förvalta fastigheter och anläggningar till Försvarsmakten. Ingen erinran med notering om att det av underlaget inte går att utläsa några detaljer som när dessa presenteras kan vara avgörande.

Trafikverkets kommentar:

Noteras. I samband med att järnvägsplanen ställs ut för granskning, som är nästa steg i planläggningsprocessen, kommer vi att presentera ett mer detaljerat förslag. Vi planerar att granskning sker till hösten 2019.

Särskild samrådsaktivitet, hösten 2024

Syfte och omfattning

Under arbetet med att ändra planförslaget med anledning av kompletteringsbegäran under fastställelseprövning identifierades behov av att utöka vissa ytor för tillfälligt nyttjande. De aktuella ytorna omfattade en förlängning av en arbetsväg till allmänt vägnät, parallellt med Solvalla travbana, och en arbetsyta norr om Bällstaån. Båda ytorna ligger i Stockholms stad och berörda fastigheter är Bällsta 1:9, Bällsta 1:28 och Bällsta 1:34. Då detta är tillkommande ytor sedan tidigare fastställeshandling för järnvägsplan daterad 2021-12-10 ville Trafikverket på nytt inhämta synpunkter och samråda med berörda. De berörda ingick sedan tidigare i samrådskretsen.

Möten och informationsutbyte

Under november och december år 2024 hölls tre separata samrådsaktiviteter riktade till fastighetsägarna Stockholms stad och Solvalla/Stockholms Travsällskap samt verksamhetsutövaren Trafikförvaltningen, Tvärbanan till Helenelund, Bromma flygplats till Ursviks torg. Samrådsmötena hölls digitalt.

Alla tre parter inkom med skriftliga yttranden som har diarieförts under ärendenummer TRV 2015/87751.

Samråd med fastighetsägare Stockholms stad

Stockholms stads synpunkter:

- T:74 - I samband med utbyggnaden av Södra Solvallastaden så kommer gatustrukturen att byggas om i området och sträckningen av T:74 kan behövas justeras för att passa nya gatustrukturen. Samordning ska ske med Stockholms stad och ytan kan komma att behöva anpassas och justeras i samband med ombyggnationen av området.
- Ytan under Ulvsundaleden har SVOA förlagt ledningar. Om ytan ska användas för byggnation, upplag/etablering och angöring så behöver ledningarna skyddas, detta behöver ske i samråd med SVOA. Denna yta har även Travsällskapets fastighet Bällsta 1:34 servitut på för att kunna angöra ytan som är markerad med T:73.

Trafikverkets kommentar:

Prioriterad fråga för projektet är att säkerställa arbetsvägens anslutning till allmänt vägnät. Trafikverket avser föra en fortsatt dialog med staden om eventuella anpassningar och justeringar.

Planförslaget ändras så yta T:73 återgår till tidigare läge. Trafikverket hanterar frågan om ledningar inom pågående ledningssamordning. Arbetsvägen ska samutnyttjas mellan Trafikverket och Travsällskapet.

Solvalla/ Stockholms Travsällskap

Stockholms Travsällskap tackar för mötet och lämnar några synpunkter på ytan som ni gör anspråk på vid T:73 och T:74:

- Detta är en mycket viktig yta för oss när det kommer till att sköta travbanan, då alla våra redskap och vårt grus är på den platsen, så någon form av samexistens är ett krav från vår sida.
- Den platsen är en viktig inkomstkälla för oss då den idag hyrs ut till en entreprenör.
- Att ta med i beräkningen att när ni kommer ta stor del av marken på andra sidan travbanan som idag fungerar som snötipp bland annat, så kommer den ytan att bli ännu viktigare.
- Med Solvalla-staden i startgroparna så försvinner ju ännu mer viktig mark för oss så den mark vi har kvar blir ju viktigare och viktigare.
- När tunnelbygget påbörjas så ska ju all trafik till och från Solvalla ske den där vägen och det måste finnas en tydlig plan för det innan ni tar marken i anspråk.

Trafikverkets kommentar:

Planförslaget ändras så yta T:73 återgår till tidigare läge. Trafikverket ersätter markägare för den skada som uppstår när den tillfälliga nyttjanderätten nyttjas. Trafikverket kommer föra en fortsatt dialog med Stockholms Travsällskap om trafiken till och från Solvalla.

Samråd med verksamhetsutövare

Trafikförvaltningen, Tvärbanan till Helenelund, Bromma flygplats till Ursviks torg

Området ligger i anslutning till Tvärbanans Kistagren vid Solvalla. Trafikförvaltningen kan konstatera att den föreslagna byggvägen är lokaliserad på Tvärbanan. Byggvägen måste flyttas 7 meter västerut. Samordning behöver ske med trafikförvaltningen för att säkerställa att den ritas på rätt plats.

Den föreslagna byggvägen är inritad att passera under tvärbanebron. En jämförelse med Tvärbanan visar att den är förlagd där det finns en bropelare. Den behöver därför justeras även där.

Vid anläggandet och användningen av arbetsområdet måste Trafikverket beakta tvärbanebrons brostöd, det vill säga inte schakta, borra, spränga, påla eller fylla så att det påverkar brons konstruktion. Det behöver säkerställas att det inte finns möjlighet till uppställning av fordon under tvärbanebron.

Tvärbanan är under byggnation utmed denna sträcka. När Mälarbanan kan börja byggas är det troligt att Kistagrenen har haft trafikstart. I det fall Trafikförvaltningen fortfarande nyttjar ytorna behöver Trafikverket anpassa sin användning.

Närheten till Tvärbanan gör att det behövs fortsatt dialog med Trafikförvaltningen om genomförbarheten. Det behöver säkerställas att vägen går att konstrueras på ett sätt som inte påverkar Tvärbanan när den är byggd och i trafik. Frågor om geoteknik och elsäkerhet med mera behöver utredas.

Trafikverkets kommentar:

Samordning med Trafikförvaltningen kommer att göras för att säkerställa arbetsvägens läge i relation till den nya tvärbanan. Vid samrådstillfället, hösten 2024, framgick inte Trafikförvaltningens nya anläggning i grundkarta eller motsvarande underlag då anläggningen fortfarande är under byggnation. Grundkartans kvalitet och innehåll styr hur noggrant Trafikverket kan precisera arbetsvägens förhållande till tvärbanan i plankartan. Trafikverket avser anpassa arbetsvägen utefter de nya förutsättningar som tvärbaneanläggningen och tvärbanebrons bropelare utgör.

Trafikverket kommer vidare att beakta tvärbanebrons brostöd, genom att inte schakta, borra, spränga, påla eller fylla så att det påverkar brons konstruktion. Trafikverket kommer inte heller att använda ytor under tvärbanebron till uppställning av fordon.

Fortsatt samordning och dialog med Trafikförvaltningen kommer att föras om genomförbarhet så att det kan säkerställas att arbetsvägen kan konstrueras på ett sätt som inte påverkar Tvärbanan när den är byggd och i trafik. Även frågor om geoteknik och elsäkerhet kan behöva utredas vidare. Dialog behöver även föras om Trafikförvaltningen inte har haft trafikstart när Mälarbanan börjar byggas.

