

Trafikverket Region Stockholm

Fastställelse av järnvägsplan för utbyggnad av Mäljarbanan, delen Spånga - Barkarby i Stockholms kommun, Stockholms län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 2 kap. 15 § lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplanen för utbyggnad av Mäljarbanan från två till fyra spår på sträckan Spånga–Barkarby.

Fastställelsen gäller plankartorna 001–002, betecknade granskningshandling, daterade 2015-02-16, och reviderade i mars 2016, samt plankartorna 003-010, betecknade granskningshandling, daterade 2015-02-16 och reviderade i februari 2015.

Järnvägsanläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

På plankartorna anges att bygglov inte krävs för upplag. Denna bestämmelse undantas från fastställelse.

På plankartorna redovisas att bl.a. den mark som tas i anspråk med äganderätt även får tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Bestämmelsen att mark får tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt undantas från fastställelse vad avser den mark som tas i anspråk med äganderätt.

Följande villkor ska gälla: Den verksamhet som bedrivs med stöd av tillfällig nyttjanderätt på marken mellan kv. Visäte och järnvägen ska utövas på ett sådant sätt att trafik till angränsande fastigheter möjliggörs under nyttjanderättstiden.

Om de befintliga verksamheterna Erikshjälpen och bollsporthallar vid ca km 11+000 är kvar när den ombyggda järnvägen tas i bruk, ska skyddsåtgärder med avseende på risk- och säkerhet för dessa verksamheter vidtas.

Trafikverket erinrar om att järnväg inte får byggas i strid mot detaljplan.

Sökande

Trafikverket Region Stockholm.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade järnvägen

Järnvägsplanen avser utbyggnad av Mäljarbanan från två till fyra spår på sträckan Spånga–Barkarby. Utbyggnaden omfattar en sträcka av ca 3,6 km och är en del av en större etappvis utbyggnad av Mäljarbanan på sträckan Tomtebodav–Kallhäll. Norr om Spånga station görs en kurvrätning på en sträcka om ca 600 m. Utbyggnaden följer i övrigt den befintliga järnvägen och görs till stora delar inom befintligt



spårrområde. Järnvägen passerar övervägande genom stadsbebyggelse, men i den norra delen av planområdet även genom grönområden. Spångaån/Bällstaån rinner parallellt med järnvägen.

I Borghöjdsvägens förlängning, km 10+700 i järnvägens längdmätning, anläggs en gång- och cykeltunnel under järnvägen. Vid Spånga station kommer plattformen att anpassas till förändrade spårlägen. De åtgärder som i övrigt ingår i planen omfattar bl.a. ny underbyggnad för alla spår samt på vissa sträckor geotekniska förstärkningsåtgärder, nya teknikbyggnader och servicevägar samt anläggande av ett flertal stödmurar mot befintliga lokalgator.

Som bullerskydd kommer 700 m skärm med en höjd av 3-4 meter att uppföras på den nordöstra sidan av järnvägen. Vidare kommer ett stort antal fastigheter att erbjudas fasad-, uteplats- och balkongåtgärder i bullerskyddande syfte.

Vid Spånga station, samt där järnvägen passerar under Spångaviadukten och Lunda gångbro, kommer järnvägen att förses med påkörningsskydd. Skyddsräll kommer att anläggas på en sammanlagd sträcka av ca 800 m på järnvägens sydvästra sida.

I projektet ingår även anpassning av befintliga kommunala vägsystem, främst gång- och cykelvägar.

Avsikten är att stängsel eller skärmar ska anläggas längs med hela sträckan för att bland annat minska risken för spårspring.

Vid Hjulsta vattenpark kommer åtgärder att utredas i syfte att undvika erosion samt minska risken för skador vid eventuella översvämningar i området. Vidare kommer möjligheten att utrusta banvallen med en duk för att minska risken för spridning av föroreningar att undersökas.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark samt särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för järnvägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 2,3 hektar mark att tas i anspråk med äganderätt. Cirka 0,3 hektar mark kommer att tas i anspråk med servitutsrätt.

Cirka 3,8 hektar mark som behövs för att bygga järnvägen får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller från byggstart av förberedande arbeten till två månader efter godkänd slutbesiktning.

Buller, vibrationer m.m.

Planområdet är redan idag utsatt för buller från Mäljarbanan och riktvärden för trafikbuller vid ombyggnad av järnväg överskrids på flera ställen, både utomhus och inomhus. Den planerade utbyggnaden innebär att såväl trafikmängden som tågens hastighet ökar, vilket medför att den ekvivalenta ljudnivån ökar med 4-5 dB(A) och att den maximala ljudnivån ökar med 3-4 dB(A) inom 100 m från järnvägen. Där utbyggnaden av banan medför att avståndet mellan spår och bebyggelse minskar kommer även detta att bidra till en ökad ljudnivå vid bebyggelsen.

För utbyggnaden av Mäljarbanan är det de maximala bullernivåerna som är dimensionerande för bullerskyddsåtgärder. Bullerskärm kommer att uppföras vid Solhemsbackarna, ca km 11+600 - 12+300, och fastighetsnära bullerskydd i form av fasad- och uteplatsåtgärder kommer att erbjudas för ett stort antal fastigheter där riktvärdena för buller inomhus och vid uteplats enligt proposition 1996/97:53 överskrids. Därutöver kommer fasadåtgärder att erbjudas till de arbets- och undervisningslokaler där de maximala bullernivåerna överskrider 60 respektive 45 dB(A). För många fastigheter kommer därför bullersituationen att förbättras.

Med planerade skyddsåtgärder kommer riktvärdena för buller inomhus och vid uteplats att klaras. Den allmänna ljudnivån kring Mäljarbanan kommer dock att öka.

Mätningar av vibrationer från befintlig bana och trafik visar generellt på värden långt under Trafikverkets riktvärde för vibrationer. I och med utbyggnaden kommer trafiken att öka samtidigt som järnvägen hamnar närmare bostadshus och andra byggnader. Att trafiken ökar bedöms inte medföra högre vibrationsnivåer, medan det minskade avståndet mellan spår och byggnader medför att risken för högre vibrationsnivåer ökar. Den nya banvallen kommer dock att anläggas med ny grundläggning för alla spår, så att vibrationerna sannolikt blir mindre jämfört med idag i de flesta byggnader.

Kommunala planer

För det berörda området gäller Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF 2010) samt kommunens översiktsplan. Utbyggnaden sker i enlighet med dessa planer.

För det berörda området gäller även följande detaljplaner; 2003-15792A, Pl 7848, Pl 5105, Pl 7311, Pl 6773, Pl 7066, Pl 8330, Pl 7455A, Pl 7520 samt 1999-08897. Utbyggnaden strider mot dessa detaljplaner. Stockholms stad arbetar med att ta fram en ny detaljplan för järnvägsutbyggnaden. När detaljplanen antagits och vunnit laga kraft väntas järnvägsplanen vara förenlig med gällande detaljplaner.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

Inga Ramsarområden eller Natura 2000-områden berörs av järnvägsutbyggnaden.

Mäljarbanan samt den planerade vägen Förbifart Stockholm är av riksintresse för kommunikationer. I övrigt berörs inga riksintressen av järnvägsutbyggnaden.

Inga områden som omfattas av strandskydd eller biotoper som omfattas av biotopskydd berörs av järnvägsutbyggnaden.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt styrmedel som regleras i miljöbalken. Normer finns för såväl vatten som luftmiljöer. De miljö kvalitetsnormer som är relevanta för utbyggnaden av Mäljarbanan är de för luftkvalitet utomhus, yt- och grundvatten samt Mälarens fisk- och musselvatten.

Området är i huvudsak väl ventilerat och det bedöms därför inte finns någon risk för att normer för luftkvalitet utomhus, avseende t.ex. kväveoxider eller partiklar, överskrids under byggskedet. Inga grundvattenförekomster som omfattas av miljö kvalitetsnormer berörs. Planområdet avvattas via Bällstaån till Mälaren. Bällstaån omfattas av miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Halterna av föroreningar från järnvägen bedöms vara så låga att de inte påverkar möjligheterna att nå miljö kvalitetsnormerna för Bällstaån. Mälaren omfattas av miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 1 000 miljoner kronor i 2014 års prisnivå.

Projektet ingår i Nationell plan för transportinfrastrukturen 2014-2025 med planerad byggstart 2016.

Andra utredningar och beslut

Dåvarande Banverket, numera Trafikverket, har genomfört en förstudie som omfattar utbyggnad av Mäljarbanan till flera spår på sträckan TomtebodavKallhäll.

Länsstyrelsen i Stockholms län har beslutat att järnvägsprojektet Mäljarbanan, TomtebodavKallhäll, kan antas medföra en betydande miljö påverkan.

Banverket beslutade efter förstudien att den fortsatta planeringen skulle hanteras i en järnvägsutredning omfattande fem alternativ och två korridorer på sträckan TomtebodavKallhäll. För delsträckan Spånga-

Barkarby redovisar järnvägsutredningen endast ett alternativ; utbyggnad till fyra spår i befintlig sträckning.

Förstudien och järnvägsutredningen har tagits fram enligt reglerna i lagen om byggande av järnväg i dess lydelse före den 1 januari 2013. Det fortsatta arbetet med upprättande av järnvägsplan har skett enligt reglerna i lagen om byggande av järnväg i dess nuvarande lydelse.

Den sökandes handläggning av järnvägsplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas i januari–februari 2015. Under granskningstiden reviderades plankartan med avseende på en felaktig höjdangivelse för bullerskärm. Berörda sakägare underrättades om revideringen genom brev.

Vid granskningen kom det in 43 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- buller, vibrationer och bullerskydd
- önskemål om en nordlig entré till Spånga station
- möjligheter att korsas järnvägen
- bussterminal vid Spånga station

Den sökande har därefter i mars 2016 reviderat underlaget till miljökonsekvensbeskrivningen med avseende på en felaktig bulleruppgift samt ändrat järnvägsplanen med avseende på minskat ianspråktagande av mark samt komplettering av plankartan med en planerad gång- och cykeltunnel.

De som berörs av revideringen och ändringen underrättades genom brev och gavs tillfälle att lämna synpunkter. I samband med detta kom det in nio yttranden

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Stockholms län har tillstyrkt att järnvägsplanen fastställs.

Länsstyrelsen förutsätter därvid att risker och behov av skyddsåtgärder för ny bebyggelse beaktas i kommande detaljplaner för omvandling och bebyggelseutveckling i närheten av järnvägen. Länsstyrelsen påpekar vidare att Trafikverket har utgått från att befintliga verksamheter (Erikshjälpen och bollsporthallar) vid ca km 11+000 inte kommer att finnas kvar. Länsstyrelsen förutsätter att skyddsåtgärder med avseende på risk- och säkerhet vidtas om verksamheterna är kvar när den ombyggda järnvägen tas i bruk.

Länsstyrelsen framför därutöver synpunkter rörande bl.a. översvämning, erosion, förorening vid olycka samt behov av samordning mellan utbyggnaden av Mäljarbanan och utbyggnaden av E4 Förbifart Stockholm.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Tågtrafiksystemet i Stockholm har generellt kapacitetsbrist och problem med trängsel. Mäljarbanan trafikerar av ett stort antal tåg och har i nuläget inte utrymme för fler tåg under högtrafik. Tågen är dessutom av olika typer vilket begränsar järnvägens kapacitet. Förseningar uppstår lätt och tar lång tid att hämta igen.

Syftet med projektet är bl.a. att öka järnvägens kapacitet. Utbyggnaden av järnvägen på sträckan Spånga–Barkarby är en del av en större utbyggnad på sträckan Tomtebodav–Kallhäll. När hela sträckan Tomtebodav–Kallhäll är utbyggd kommer kapaciteten på Mäljarbanan att öka och medge ökad turtäthet för samtliga tågtyper som trafikerar banan. En utbyggnad av järnvägen är därför väl motiverad.

Speciella frågor i projektet

Detaljplan

Av handlingarna i ärendet framgår att järnvägsplanen strider mot gällande detaljplaner, men att Stockholms stad arbetar med att ta fram en ny detaljplan med anledning av utbyggnaden av Mäljarbanan. Trafikverket förutsätter att den detaljplan som tas fram kommer att vara anpassad till järnvägsplanen och erinrar om att järnväg inte får byggas i strid mot detaljplan.

Buller

Trafikverket noterar att planområdet redan idag är utsatt för buller i sådan omfattning att riktvärden för trafikbuller överskrids och att utbyggnaden medför att bullernivåerna ökar ytterligare. Bullerskärmar kommer att uppföras på en sträcka av ca 700 m längs den nordöstra sidan av järnvägen. Den sökande avser vidare att erbjuda fasad- och uteplatsåtgärder i sådan omfattning att riktvärdena för trafikbuller inomhus och vid uteplats klaras. Av handlingarna framgår emellertid att hänsyn kommer att tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt vid erbjudande av fasad- och uteplatsåtgärder. Enligt Trafikverkets mening kan det därför inte uteslutas att riktvärden även efter vidtagna åtgärder eventuellt kan komma att överskridas för vissa fastigheter. Trafikverket noterar vidare att den allmänna ljudnivån i Mäljarbanans närhet kommer att vara sådan att riktvärdet för ekvivalent buller utomhus för bostadsområdet i övrigt överskrids.

Av planbeskrivningen och PM Buller (2013-04-30) framgår att ytterligare bullerskyddsåtgärder i form av bullerskärmar endast skulle ge marginella förbättringar av bullersituationen p.g.a. områdets topografi, samt att bullerskärmar så höga som 4 meter skulle minska behovet av fasad- och uteplatsåtgärder för endast ett fåtal fastigheter.

Trafikverket bedömer att de bullerskyddsåtgärder som redovisas är lämpliga i detta projekt samt att de åtgärder mot buller som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga har föreslagits.

Trafikverket bedömer sammantaget att bullerfrågorna har hanterats på ett tillfredsställande sätt och i enlighet med prop. 1996/97:53, där det b.l.a. anges att i de fall samtliga riktvärden inte nås, ska åtgärder för att begränsa buller inomhus prioriteras före åtgärder för att begränsa buller utomhus, samt att hänsyn ska tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Vibrationer

Trafikverket konstaterar att vibrationsnivåerna idag generellt underskrider Trafikverkets riktvärden för vibrationer. Trafikverket förutsätter att grundläggningen av spåren kommer att ske på det sätt som redovisas i planbeskrivningen och noterar att vibrationerna därmed sannolikt blir mindre jämfört med idag för de flesta byggnaderna.

Miljökvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster, fisk- och musselvatten

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för Bällstaån.

Mot bakgrund av att de föroreningshalter som vid normal drift når Bällstaån är mycket låga bedömer Trafikverket att vattenkvaliteten i Mälaren inte kommer att påverkas och att möjligheten att klara miljökvalitetsnormerna för Mälarens fisk- och musselvatten inte påverkas.

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen har i sitt yttrande särskilt nämnt frågor om risk och säkerhet, bl.a. avseende verksamheter vid km 11+000. Trafikverkets beslut har förenats med en särskild formulering avseende risk och säkerhet vid dessa verksamheter. Trafikverket anser att länsstyrelsens synpunkter om risk och säkerhet därmed är tillgodosedda så långt det är möjligt inom ramen för järnvägsplanen.

Trafikverket noterar att skyddsriäl och påkörningsskydd kommer att anläggas längs kritiska delar av sträckan. Av planbeskrivningen framgår vidare att avsikten är att stängsel eller skärmar ska sättas längs hela sträckan för att minska risken för spårsporing, att åtgärder utanför spårområdet kommer att utredas i syfte att undvika erosion och att minska risken för skador vid eventuella översvämningar i området, samt att åtgärder för att minska risken för spridning av föroreningar kommer att undersökas. Trafikverket förutsätter att de redovisade åtgärderna kommer att utföras och anser att risk- och säkerhetsfrågorna har fått en tillfredställande behandling i planen.

Tillfällig nyttjanderätt

Tillfällig nyttjanderätt redovisas på ett flertal markområden, bl.a. mellan kv. Visäte och järnvägen. Ett totalt ianspråktagande av detta markområde under byggtiden skulle innebära att trafik till vissa fastigheter i kv. Visäte omöjliggörs. Trafikverket anser att nyttan av ett sådant ianspråktagande inte överväger de olägenheter det skulle medföra. Beslutet att fastställa planen har därför förenats med ett villkor med innebörden att trafik till kv. Visäte ska kunna upprätthållas under byggtiden.

På plankartorna redovisas att bl.a. den mark som tas i anspråk med äganderätt även får tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Syftet med bestämmelsen synes vara att få omedelbar tillgång till marken så snart järnvägsplanen vunnit laga kraft utan att invänta förrättning enligt fastighetsbildningslagen. Trafikverket ifrågasätter inte detta behov men noterar att det även genom fastighetsbildningslagens bestämmelser om förtida tillträde finns möjlighet att snabbt få tillgång till mark som avses överföras från en fastighet till en annan. Trafikverket anser att det inte är lämpligt att föregripa kommande förrättning enligt denna lag genom att i järnvägsplanen ge tillfällig nyttjanderätt på det sätt som redovisats. Bestämmelsen att mark får tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt undantas därför från fastställelse vad avser den mark som tas i anspråk med äganderätt.

Upplag, kommunala anläggningar m.m.

De åtgärder för anpassning av kommunala vägsystem som redovisats ingår formellt inte i järnvägsplanen. Utformning och byggande av dessa anläggningar omfattas därför inte av beslutet att fastställa planen.

På plankartorna anges att bygglov inte krävs för upplag. En sådan bestämmelse får anges förutsatt att berörd kommun medger detta under planprocessen. Stockholms kommun har inte lämnat sådant medgivande och bestämmelsen undantas därför från fastställelse.

Trafikverket har noterat synpunkterna om bussterminal, nordlig entré vid Spånga station samt möjligheter att korsa järnvägen, men framhåller att dessa i första hand rör frågor för den kommunala planeringen och Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen. Järnvägen kommer att byggas så att en framtida ombyggnad av bussterminalen, planskilda passager samt en nordlig entré möjliggörs.

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid granskningen under januari–februari 2015 i ett granskningsutlåtande (bilaga 1). Den sökande har även sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in i samband med revideringen och ändringen i mars 2016 i en pm 2016-04-19, reviderad 2016-04-29, (bilaga 2). Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattningar.

Kommunicering under fastställelseprövningen

Granskning januari–februari 2015

De som framförde synpunkter under granskningen i januari–februari 2015 fick i augusti 2015 ta del av det som fram till denna tidpunkt hade tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De fick också möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in tio

yttranden. Därutöver kontaktades Trafikverket av en fastighetsägare under fastställelseprövningen. De synpunkter som framfördes i samband med detta var väsentligen samma som framförts tidigare under planeringsprocessen.

Ferdinand 9 i Stockholm AB/Coop Fastigheter AB (Stockholm Ferdinand 9)

Bolaget ifrågasätter varför så stora områden av bolagets fastighet behöver tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt och menar att något motiv till markanspråken eller förklaring vad marken ska användas till inte har redovisats.

Trafikverket noterar att planen inte redovisar någon närmare specifikation av vad de olika markområdena som ianspråk tas med tillfällig nyttjanderätt ska användas till. Någon sådan specifikation krävs dock inte heller enligt lagen om byggande av järnväg. Mot bakgrund av att utbyggnaden från två till fyra spår ska ske samtidigt som trafiken på järnvägen upprätthålls, ifrågasätter Trafikverket inte behovet av arbetsområden längs med järnvägen eller behovet av områden som möjliggör förbindelse mellan järnvägen och gata.

Trafikverket noterar vidare att området för tillfällig nyttjanderätt på fastigheten Ferdinand 9 har minskats vid den revidering av plankartorna som gjordes i mars 2016 samt att bolaget då meddelade att detta var positivt och inte framförde några invändningar mot markanspråken.

(Stockholm Visäte 2)

Önskar att hela banvallens bredd pålas längs en angiven sträcka av järnvägen för att förhindra markvibrationer.

Trafikverket: Av handlingarna framgår att ny underbyggnad kommer att göras för alla spår och att byggnaderna vid den angivna sträckan oftast är grundlagda på berg eller fast mark, vilket minskar risken för vibrationer, samt att riktvärde för vibrationer sannolikt inte kommer att överskridas. Trafikverket påpekar att geotekniska förstärkningsåtgärder kommer att utföras vid behov samt att järnvägsplanen inte hindrar att pålning utförs om så skulle erfordras, men bedömer med ledning av ovanstående att det sannolikt inte kommer att behövas på den aktuella sträckan.

(Stockholm Visäte 8)

Vidhåller de synpunkter som lämnades i granskningsyttrandet och menar att synpunkterna inte har besvarats på ett tillfredsställande sätt. Han påpekar att felaktiga bullernivåer har redovisats under granskningen och anser att detta är av avgörande betydelse eftersom högre bullerskydd önskas av många. Han tar vidare upp frågor om ekonomisk ersättning.

Trafikverket delar den sökandes uppfattningar som de redovisas i granskningsutlåtandet och anser att de lämnade synpunkterna har kommenterats på ett godtagbart sätt. Trafikverket noterar att granskningshandlingarna innehöll ett delvis felaktigt underlagsmaterial beträffande ekvivalenta bullernivåer. Denna brist har dock åtgärdats på ett tillfredsställande sätt genom att de som berördes av de felaktiga uppgifterna har fått ta del av korrekta uppgifter och getts tillfälle att lämna synpunkter. Trafikverket konstaterar att de bullerskyddsåtgärder som redovisas i planen är en blandning av olika åtgärdsförslag som presenteras i underlaget till MKB och att det därför inte går att exakt utläsa vilken effekt en högre bullerskärm vid fastigheten Visäte 8 skulle ge. Trafikverket bedömer dock att en högre bullerskärm förmodligen skulle ge en något förbättrad bullersituation utomhus på fastigheten, men noterar att riktvärde inomhus och utomhus vid uteplats klaras med de föreslagna åtgärderna. Trafikverket bedömer sammanfattningsvis, på det sätt som närmare anges ovan under rubriken "buller", att bullerfrågorna har hanterats på ett tillfredsställande sätt i planen.

Brf Solängen (Stockholm Hedvig 16)

Föreningen lyfter i sitt yttrande väsentligen fram samma synpunkter som framfördes under granskningen av planen. Föreningen påpekar att den sökande inte har bemött föreningens synpunkter om en nordlig entré och påtalar åter behovet av en sådan och menar att antalet tillkommande resenärer är underskattat och att det inte är kostnadseffektivt att endast förbereda för en nordlig entré, eftersom den kommer att behövas inom en snar framtid. Därutöver saknar föreningen en redogörelse för de samråd som ägt rum med Stockholms stad avseende pågående detaljplanearbete för järnvägsutbyggnaden och anser att det inte är möjligt att fastställa järnvägsplanen innan detaljplanen vunnit laga kraft. Med anledning av projektets storlek menar föreningen att bra lösningar för bullerskydd bör eftersträvas, inte bara vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Trafikverket delar den sökandes uppfattningar i granskningsutlåtandet. Trafikverket noterar att föreningens synpunkter om en nordlig entré inte har bemötts i granskningsutlåtandet men konstaterar att samma frågeställning har behandlats på andra ställen i utlåtandet. Av utlåtandet framgår att frågan om en nordlig entré avgörs av Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen. Av Trafikförvaltningens yttrande framgår att resandeunderlaget är för litet för att motivera en nordlig entré. Järnvägsplanen omöjliggör inte en nordlig entré för det fall att en sådan skulle aktualiseras i framtiden på grund av ökat resandeunderlag.

Trafikverket konstaterar att en sammanfattning av samråd med Stockholms stad redovisas i den samrådsredogörelse som är en del av underlaget till järnvägsplanen. Det förhållandet att den planerade järnvägen strider mot gällande detaljplaner medför inte något hinder mot att fastställa järnvägsplanen, men innebär däremot att byggandet av järnvägen inte kan påbörjas förrän de berörda detaljplanerna har ändrats eller upphävts.

Beträffande bullerskydd påpekar Trafikverket att hänsyn ska tas bl.a. till vad som är ekonomiskt rimligt, i enlighet med vad som anges i regeringens proposition 1996/97:53. Hänsyn ska då tas till kostnaden för och nyttan av bullerskyddsåtgärderna, medan projektets storlek eller totalkostnad är av underordnad betydelse.

Statens Geotekniska Institut

Myndigheten har inget att invända mot att järnvägsplanen fastställs.

Svenska Kraftnät

Myndigheten poängterar betydelsen av fortsatt dialog i ärendet.

AB Svenska Bostäder (Stockholm Hedvig 22, tomträtt å Stockholm Ulf 2)

Bolaget ser positivt på utbyggnaden men önskar att buller och vibrationer minimeras vid lokalisering av uppgångar och sträckningar och under byggtiden.

Trafikverket påpekar att byggskedet inte regleras i järnvägsplanen, och anser att planen har utformats med hänsyn till de övriga aspekter som bolaget nämner.

Stockholm Stad

Staden har inga specifika synpunkter på de handlingar som tillkommit efter granskningen, men framhåller allmänt vikten av att nya passager över och under spåren utformas på ett bra sätt, att järnvägens utformning anpassas till omgivningen, att buller reduceras samt att gångstråk är gena och med god standard och separerade från biltrafik.

Trafikverket påpekar att utformningen av kommunala anläggningar, såsom gångstråk, inte regleras i planen, och anser att planen har utformats med hänsyn till de övriga aspekter som staden nämner.

Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting

Trafikförvaltningen har inga nya synpunkter.

Sveriges Geologiska Undersökning

Myndigheten har inga nya synpunkter.

Revidering och ändring i mars 2016

De som framförde synpunkter i samband med revideringen och ändringen i mars 2016 har fått ta del av ovan nämnda pm 2016-04-19, reviderad 2016-04-29, (bilaga 2), med sammanfattning av och kommentarer till de inkomna synpunkterna.

Yttrande i maj 2016

Brf Liv (Stockholm Hedvig 21) yttrade sig i maj 2016 varvid det uppmärksammades att föreningen även yttrat sig under granskningen i januari–februari 2015, men att yttrandet inte kommit till den sökandes kännedom. Den sökande fick därför ta del av de synpunkter som föreningen framfört under såväl granskningen 2015 som i maj 2016. Den sökande upprättade därefter 2016-05-23 en pm (bilaga 3) med sammanfattning av och kommentarer till föreningens synpunkter, varefter föreningen fick ta del av sammanfattningen och kommentarerna.

De synpunkter som föreningen lämnat under granskningen rörde buller och önskemål om en nordlig entré till Spånga station. De synpunkter som föreningen lämnade i maj 2016 rör buller, vibrationer, tillgänglighet till Spånga station samt utformning av stödmurar och plank.

Trafikverket anser att föreningens synpunkter har besvarats och bemötts på ett tillfredsställande sätt i pm 2016-05-23, och delar den sökandes uppfattningar i nämnda pm.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en utbyggnad enligt järnvägsplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Järnvägsplanen har handlagts i enlighet med reglerna i lagen och förordningen om byggande av järnväg. Järnvägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan.

Den planerade järnvägen strider mot gällande detaljplaner. Detta förhållande innebär inte något hinder mot att fastställa järnvägsplanen, men medför att byggandet av järnvägen inte kan påbörjas förrän de berörda detaljplanerna har ändrats eller upphävts.

Den föreslagna utbyggnaden medför ökad kapacitet på Mäljarbanan och möjliggör ökad turtäthet för samtliga tågtyper som trafikerar banan. Utbyggnaden sker i befintlig sträckning vilket minimerar tillkommande markintrång. Skyddsåtgärder kommer att utföras med avseende på buller samt risk- och säkerhet. Kommunala vägsystem kommer att anpassas till den utbyggda järnvägen och åtgärder för att undvika erosion och minska risken för skador vid eventuella översvämningar kommer att utredas. Det innebär att järnvägen får ett lämpligt läge och utförande och att ändamålet med järnvägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

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

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Med beaktande av det villkor som detta beslut har förenats med, bedömer Trafikverket att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i järnvägsplanen är skäligen.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att järnvägsplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit expeditionschefen Johan Barkelius med Olle Wahl som föredragande.



Johan Barkelius

Bilagor

1. Granskningsutlåtande, exklusive bilagor
2. Pm 2016-04-19, reviderat 2016-04-29
3. Pm 2016-05-23
4. Anvisning "Hur man överklagar"
5. Allmänna upplysningar – fastställd järnvägsplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Stockholms län
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län
Stockholms kommun
Kommunala lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun (efter laga kraft)
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen