



Dnr Kst 2009/117

Detaljplan för

MÄLARBANAN

Delen Barkarby - Kallhäll, Järfälla kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Hur samrådet genomförts.....	2
Inkomna synpunkter och kommunledningskontorets kommentarer.....	2
Utformning av banvall, spår och stationer	2
Utformning av kringanläggningar	4
<i>Vasaplatsen, Ynglingavägen och Jakobsbergs gamla stationshus.....</i>	<i>4</i>
<i>Kallhälls centrum</i>	<i>5</i>
<i>Jakobsbergs södra industriområde</i>	<i>5</i>
<i>Koloniområden.....</i>	<i>6</i>
<i>Bussterminal Barkarby.....</i>	<i>6</i>
<i>Bussterminal Kallhäll.....</i>	<i>6</i>
<i>Broar, tunnlar och vägar för biltrafik.....</i>	<i>7</i>
<i>Parkering.....</i>	<i>8</i>
<i>Gång- och cykelvägar</i>	<i>8</i>
<i>Gång- och cykelbro vid Vasavägen.....</i>	<i>9</i>
<i>Gång- och cykeltunnel i Jakobsberg</i>	<i>9</i>
<i>Gång- och cykelbro vid Passadvägen</i>	<i>10</i>
<i>Gång- och cykelbro i Kallhäll.....</i>	<i>10</i>
<i>Återvinningsstation.....</i>	<i>10</i>
<i>Bullerskärmar, utformning.....</i>	<i>11</i>
<i>Kraftledning.....</i>	<i>11</i>
Trafik	11
<i>Kollektivtrafik.....</i>	<i>11</i>
<i>Angöring till stationerna</i>	<i>12</i>
<i>Gång- och cykeltrafik.....</i>	<i>12</i>
Buller och vibrationer.....	12
Dagvatten.....	17
Mark och grundvatten	18
Naturvärden	19
Kulturmiljö	20
Risk, hälsa och säkerhet	21
Intrång, utfartsförbud, inlösen	22
Fastighetsbildning, huvudmannaskap	26
Påverkan under byggtiden	27

Övergripande och planprocessen.....	28
Sammanfattning av inkomna yttranden	32
Länsstyrelsens yttrande	32
Yttranden från remissinstanser	32
Yttranden från sakägare.....	38
Yttranden från övriga personer, företag, föreningar etc	44
Sammanfattning/slutsats.....	48

Hur samrådet genomförts

Planförslaget har varit utsänt på samråd under tiden 2010-01-11 – 2010-02-08. Dessförinnan har programsamråd skett 2009-08-03 – 2009-09-04. Vid tre tillfällen har samrådsmöten hållits i form av öppna hus: 26 januari i Barkarby ”Stallet”, 27 januari på Hyllan i Jakobsbergs bibliotek, 28 januari i Kallhälls Folkets hus.

Planförslaget har under samrådstiden funnits tillgängligt i kommunalhusets entré samt på biblioteken i Barkarby, Kallhälls respektive Jakobsberg samt på kommunens webbplats. Samrådet har annonserats i Dagens nyheter, Svenska dagbladet, lokaltidningen Mitt i Järfälla och på kommunens webbplats.

En folder med information om detaljplanen, Trafikverkets järnvägsplan och inbjudan till öppet hus skickades ut till berörda fastighetsägare när samrådet inleddes.

Inkomna synpunkter och kommunledningskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats och kommenterats av kommunledningskontoret ämnesvis.

Därefter följer en sammanställning av vilka som inkommit med synpunkter och en sammanfattning av respektive yttrande. Inkomna yttranden finns i sin helhet tillgängliga på kommunledningskontoret.

Sist följer en sammanfattning/slutsats med de ändringar som föreslås inför utställning av detaljplanen.

Utformning av banvall, spår och stationer

Några yttranden innehåller önskemål om att hela järnvägen eller delsträckor bör byggas under jord med olika motiveringar. Ett yttrande förespråkar att bussterminalen i Jakobsberg byggs under jord. Den mest återkommande motiveringen för detta är att minska bullerstörningarna.

Kommunledningskontorets kommentarer: Alternativen att bygga under jord har utretts i ett tidigare skede. Främst är det sträckningen genom Jakobsbergs centrum som studerats. Att bygga under jord har visat sig vara mycket dyrt då stigningen norr om Jakobsberg gör att järnvägen i så fall behöver gå under jord eller i ett djupt dike ända till Kallhäll. Att bygga en brantare järnväg skulle inte uppfylla målen om att järnvägen ska vara tillgänglig för alla typer av transporter. Då kostnaderna för att bygga under jord inte kunnat motiveras har istället

insatser för att minska barriäreffekten föreslagits, bl a förbättrade och mer attraktiva passager under och över järnvägen.

Flera boende öster om järnvägen norr om Jakobsberg har i sina yttranden velat försäkra sig om att spårutbyggnaden sker västerut. Några fastighetsägare och verksamhetsutövare i industriområdet väster om spåren har istället ifrågasatt varför inte fler möjligheter utretts än att bara bygga nya spår västerut.

Kommunledningskontorets kommentarer: I tidigare skede har alternativa utbyggnadsriktningar utretts. En utbyggnad västerut enligt planförslaget har bedömts som mindre svår att genomföra då den inte påverkar bostäder. Risker och miljöpåverkan är större där järnvägen passerar nära bostäder och annan känslig markanvändning. Även bostädernas utemiljöer skulle påverkas av en utbyggnad österut. En annan fördel är att ett intrång på industrimark i hög utsträckning går att lösa genom att byggnader som rivs kan ersättas, eller på annat sätt kompenseras.

Flera myndigheter, organisationer och privatpersoner menar att det är nödvändigt med dubbla utgångar från stationerna. De flesta yttrandena gäller Kallhäll station med en kompletterande utgång i dess södra ände, främst för att undanröja risker med människor som tar genvägar över spåren men även för att förkorta gångvägen till arbetsplatserna söder om Kallhäll station. SL är skeptisk till en ny stationsentré i Kallhäll bl a av samhällsekonomiska skäl.

Kommunledningskontorets kommentarer: Kommunledningskontoret delar synpunkterna att det är viktigt med ytterligare entréer till stationerna. I Kallhäll är det särskilt angeläget p g a ett omfattande spårspring som visar på ett behov av en trafiksäker lösning. Planförslaget redovisar nya utgångar till alla tre stationerna. Lösningar med obemannade spärrar måste studeras vidare för att kunna lösa de ekonomiska aspekterna. Frågan om att öppna sekundärentréer avgörs i samråd med SL som ansvarar för driften. Detaljplanen ska ge möjlighet att skapa sekundärentréer.

Flera yttranden klagar över buller och andra störningar från det befintliga vändspåret norr om Jakobsbergs station. De förordar att vändspåret tas bort och istället byggs på annan plats (olika förslag förekommer).

Kommunledningskontorets kommentarer: För att vändspåret ska vara effektivt behöver det ligga i direkt anslutning till Jakobsbergs station. Det vändspår som byggs, och som ersätter befintligt spår, är inte godkänt för uppställning av tåg p g a för kraftig lutning. Vändspåret är alltså inte tänkt för att tåg ska ställas upp här nattetid.

Både Arla Foods och SCA har påtalat att de önskar behålla möjlighet till stickspår.

Kommunledningskontorets kommentarer: Gällande planer med stickspår för in-tilliggande verksamheter är inte anpassad till kapacitetskraven på den nya järn-

vägen då de skulle innebära att anslutande tåg skulle behöva använda höghastighetsspåren för ranchering av godståg och dessutom orsaka att trafiken måste stängas av på flertalet av spåren vid överväxling av tåg till södergående spår. Godstransporter på järnväg samordnas istället på särskilda platser där nödvändiga anläggningar kan byggas för anslutning till järnvägen.

Flera av de aktörer som kommer att använda de nya stationerna, bl a SL och tekniska nämnden i Järfälla kommun, har påtalat att biljetthallar behöver studeras fördjupat med avseende på storlek, form, disposition, spärrlinjebredd, antal spärrar, trappor, rulltrappor, hissar, avstånd spärrlinje/trappor, inredning, informationstavlor och biljettautomater. Väntutrymmen behövs på eller i nära anslutning till stationerna i Barkarby och Kallhäll och de anslutande bussterminalerna. Utrymmen för avfallshantering vid stationerna ska finnas i gatuplan.

Önskemål finns om konstnärligt deltagande i utformningen av stationsmiljöerna och att utformningen ska påminna om platsens historia. I ett yttrande framförs att Jakobsbergs station skulle bli bättre om fler dörrar öppnades mot perrongerna och dörrarna gjordes större. Hissar och rulltrappor behöver bytas ut till bättre fungerande.

Kommunledningskontorets kommentarer: Arbetet med detaljutformning av de olika stationerna, där ovan nämnda funktioner bevakas, fortsätter efter detaljplanens framtagande. Utformning, gestaltning, materialval etc styrs i första hand av det gestaltningsprogram som Trafikverket tar fram som en del av järnvägsplanen. I samband med att detaljplanen antas tecknas genomförandeavtal mellan kommunen och Trafikverket som styr principerna för utformning och gestaltning och kostnadsfördelning. Fler dörrar längs stationsbyggnadens långsidor direkt mot perrongerna skulle öka tillgängligheten men skulle kunna innebära allvarliga säkerhetsrisker då perrongen egentligen redan är för smal.

Utformning av kringanläggningar

Vasaplatsen, Ynglingavägen och Jakobsbergs gamla stationshus

Miljön runt det gamla stationshuset i Jakobsberg bör redovisas tydligare. Vid flytt av det gamla stationshuset i Jakobsberg behöver sophantering lösas på ett bättre sätt än idag. Den planerade torgytan mellan Jakobsbergs centrum och tågstationen behöver få en godtagbar utformning för både busstrafik och gående, speciellt funktionshindre. En plan för ersättning av träd som försvinner bör finnas. De fristående träden vid gamla stationshuset bör sparas. Miljökonsekvensbeskrivningen hanterar inte vad som händer med den vackra rödeken. Den befintliga nedgången, intill spårområdet, till gångtunneln under järnvägen bör förtydligas för att få bättre orienterbarhet, utformning och komfort.

Kommunledningskontorets kommentarer: Det är viktigt med en väl fungerande stationsmiljö. Syftet med den illustrerade lösningen är att redovisa **en** möjlig utformning, även om det finns flera tänkbara lösningar. Detaljutformning för att skapa bästa möjliga miljö med ytskikt, träd orienterbarhet och framkomlighet för funktionshindre etc bör studeras vidare i det fortsatta arbetet med omvandling av Jakobsbergs centrum. Detaljplanen omfattar den nya tomten för gamla stationsbyggnaden. Det är därför viktigt att alla frågor som rör stationsbyggnadens funktion utreds innan utställning av detaljplanen, t ex sophantering

och uteservering. Den befintliga nedgången intill spårområdet måste utvidgas och bli en mycket tydligare och attraktivare entré till stationen.

Hastigheten på Ynglingavägens kurva bör begränsas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Den illustrerade trafiklösningen för Ynglingavägen visar en upphöjd körbana i nivå med intilliggande trottoarer, liknande den runt gamla stationshuset. En sådan miljö kommer att utformas för trafik på de gåendes villkor vilket kommer att betyda sänkt hastighet. Vilken hastighetsbegränsning som ska gälla beslutas inte i detaljplan utan genom lokala trafikföreskrifter.

Kallhälls centrum

Den nya spårdragningen ger möjlighet till ny bebyggelse öster om järnvägen vilket är positivt för utvecklingen av Kallhälls centrum. Med tanke på detta bör bullernivåer från järnvägen minimeras genom ny teknik.

Kommunledningskontorets kommentarer: Möjligheten att utveckla ny bebyggelse runt Kallhälls centrum bör, om det blir aktuellt, studeras i kommande planarbete. I ett sånt arbete kommer lämpligt avstånd till järnvägen att definieras med hänsyn till risk, buller, vibrationer och annan påverkan.

Eventuellt nytt stationshus i Kallhäll bör placeras så att det ansluter till torgytan och i nedre plan ha vänthall för buss- och taxiresenärer (Kallhäll företagareförening).

Kommunledningskontorets kommentarer: Yttrandet avser antagligen en ny byggnad i direkt anslutning till Kallhälls centrum (ny stationsbyggnad placeras mellan spåren och ersätter befintlig upp- och nedgång). Den nya gång- och cykelbron över spåren mellan Kallhälls centrum och Görvälns naturreservat har placerats så att den ger största möjliga frihet för en ny byggnad vid torget. Frågan om utformning och innehåll i en sån byggnad hanteras i kommande/pågående detaljplanarbete för Kallhälls centrum.

Jakobsbergs södra industriområde

När Jakobsbergs södra industriområde omvandlas till bostäder önskar exploatören (JM) att kunna bygga garage i tomtgräns till järnvägsområde, 9 meter från spårmit, och bostadshus 40 meter från spårmit. Garagen är tänkta att fungera som bullerskydd.

Kommunledningskontorets kommentarer: Generellt gäller att ny bebyggelse ska placeras minst 30 meter från närmaste spårmit för att undvika problem med risker. Vilket minsta avstånd mellan spår och bostäder som är möjligt får kommande planarbete för Jakobsbergs södra industriområde visa.

Koloniområden

Hur och när berörs koloniområdet vid järnvägen? (anm: frågan bör avse koloniområdet i Barkarby då de som ställt frågan bor i Barkarby)

Kommunledningskontorets kommentarer: En mindre del i koloniområdets norra spets försvinner genom spårområdets utbyggnad. Vad som händer med området i övrigt avgörs inte av denna detaljplan då det ligger utanför planområdet. Frågan bör hanteras i samband med ny detaljplan för Barkarby centrum.

Bussterminal Barkarby

SL anser att flytt av Barkarby bussterminal i etapp 2 behöver utredas ytterligare. Bl a med tanke på angöring av busslinjer från nya Förbifart Stockholm kommer den mest attraktiva platsen för bussterminalen att vara vid Barkarby stations södra utgång, förutsatt att nya Skälbybron byggs som kombinerad buss- och gång- och cykelbro.

Kommunledningskontorets kommentarer: När Barkarbystaden byggs ut kommer den norra utgången till och från Barkarby station att vara den mest centrala punkten. I fördjupningen av översiktsplanen för Barkarbystaden planeras för en huvudgata med kollektivtrafikstråk som ansluter till Barkarby station i dess norra utgång. Vid en framtida omvandling av Veddesta blir det än mer angeläget att kollektivtrafiken utgår från Barkarby stations norra utgång. Den planerade spårvägen Barkarby Stockholm Väst – Akalla/Kista angör vid det norra stationsläget. Kommunen och SL har tidigare varit överens om att planera för spår men till en början trafikera med buss.

Trapphusförbindelsen mellan nya Skälbybron och Barkarby bussterminal i etapp 1 bör vara parallell med bron.

Kommunledningskontorets kommentarer: Ett parallellt trapphus skapar gena kommunikationer mellan övre och under planet men det är oklart om det finns tillräckligt med utrymme. Det bör inte byggas parallellt om det innebär att bussterminalen förskjuts västerut p g a intrång på tomten runt Röda stugan.

Vägverket anser att busshållplatser längs motorvägen bör finnas i anslutning till den nya stationen i Barkarby och har levererat principskisser för utrymmesbehov.

Kommunledningskontorets kommentarer: Det är en fördel om det går att bygga hållplatser. Tillräckligt utrymme bör illustreras i detaljplanen även om hållplatserna inte ligger inom planområdet. Gång- och cykelvägens läge bör studeras inför utställningen så att den inte omöjliggör hållplatser längs motorvägen.

Bussterminal Kallhäll

Befintlig bussterminal i Kallhäll bör göras något rymligare, vilket kan påverka utformningen av detaljplanen.

Kommunledningskontorets kommentarer: Plats för utökning av bussterminalen bör finnas då detaljplanen anger huvudgata mellan järnvägsområdet och Kallhälls centrum.

Broar, tunnlar och vägar för biltrafik

Vägverket kräver fri höjd 4,7 meter för nya gång- och cykelbron i Skälbyvägens förlängning och 5,1 meters fri höjd för den nya biltrafikbron i Barkarby. Brostöd mellan körbanorna på E18 bör undvikas där så är möjligt.

Kommunledningskontorets kommentarer: Plankartan kompletteras med bestämmelser om fri höjd i enlighet med Vägverkets synpunkter.

Viadukt över Passadvägen för körtrafik bör byggas redan nu.

Kommunledningskontorets kommentarer: Utbyggnad av körbar väg mellan Passadvägen och Järfällavägen är inte kopplad till Mäljarbanans utbyggnad. Möjligheten att göra detta kvarstår dock i gällande plan som inte påverkas av detaljplanen för Mäljarbanan.

Den nya tunneln norr om Kallhäll station bör medge att Bolinder strand och Kallhällsbadet får tillgång till kollektivtrafik.

Kommunledningskontorets kommentarer: Projektet innebär inte att någon ny tunnel byggs mellan Kallhäll station och Bolinder strand. Befintlig biltunnel är relativt nybyggd och kommer att finnas kvar. De stora nivåskillnaderna på ömse sidor om järnvägen har inneburit att det inte varit möjligt att klara tillräcklig höjd för buss i tunneln utan orimligt stora ombyggnader av vägar och annat i området.

Möjligheten att räta ut vägdragningarna där Veddestavägen, Skälbyvägen och Helikoptervägen möts bör studeras.

Kommunledningskontorets kommentarer: Att räta ut vägarna skapar en mer orienterbar stadsmiljö och kan ge möjligheter till en mer rationell markanvändning. Men det finns även negativa konsekvenser för skolan och andra intilliggande verksamheter inte är utredda. Detaljplanen för Mäljarbanan låser inte möjligheterna till nya trafiklösningar i området. Nya trafiklösningar här behöver därmed inte lösas i denna detaljplan.

En grupp boende på Lagmansvägen oroas över att Enköpingsvägen ska få längre köer när biltrafiken flyttas från nuvarande bro till den nya Veddestabron. Enklaste lösningen vore att låta den nya Barkarbybron även vara en enkelriktad bilbro.

Kommunledningskontorets kommentarer: Det finns ett behov av att öka kapaciteten över E18 och järnvägen genom en dubbelriktad bilbro då dagens enkel-

riktade bro vissa tider på dygnet leder till köer. När Barkarbystaden byggs ut kommer huvudstråket för trafiken att korsa Enköpingsvägen. Utformningen av denna korsning ska, i samband med Barkarbystadens utbyggnad, anpassas till kommande trafikflöden för att inte utgöra en flaskhals.

Parkering

Flera organisationer och personer pekar på behovet av fler infartsparkeringsplatser runt de olika stationerna. SL menar att det är en fördel om infartsparkeringsplatser läggs tillsammans med handel och service. Parkeringshuset i Jakobsberg kan användas om parkeringsbestämmelserna ses över.

Kommunledningskontorets kommentarer: Samtidigt som det finns ett behov av fler infartsparkeringsplatser finns det starka intressen för annan användning av marken i stationsnära lägen. Barkarby och Jakobsberg ingår i den regionala stadskärnan och bör vidareutvecklas med tät stadsstruktur i stationsnära lägen. Del av Jakobsbergs parkeringshus bör kunna upplåtas till SL som infartsparkering.

Järfälla kommuns tekniska nämnd efterlyser en tydligare redovisning av vilka parkeringsplatser som försvinner och ersätts väster om järnvägen i Barkarby, samt vem som är huvudman för de berörda platserna. Nya parkeringsplatser får inte hindra nytt punkthus i Barkarby centrum. Möjligheten till parkeringshus eller parkeringsdäck i flera våningar bör studeras.

Kommunledningskontorets kommentarer: Uppgifterna om berörda parkeringsplatser runt Barkarby station kommer att förtydligas i planbeskrivningen. Möjligheten att bygga fler parkeringsplatser bör studeras i kommande planarbete för Barkarby centrum.

Bostadsrättsföreningen Loket anser att parkeringsplatserna längs Vasavägen som försvinner genom planförslaget behövs då det kan vara svårt att ersätta dem på bostadsrättsföreningens egen mark. Ett alternativ kan vara att tillåta gatuparkering längs Vasavägens ena sida. Tekniska nämnden anser att ett fåtal parkeringsplatser bör sparas längs Vasavägen.

Kommunledningskontorets kommentarer: Möjligheten att spara några parkeringsplatser eller bygga nya parkeringsplatser längs Vasavägen ska utredas inför utställning av planförslaget.

Gång- och cykelvägar

Alla nya gång- och cykelvägar ska ha en lutning på max 5%.

Kommunledningskontorets kommentarer: Alla nya gång- och cykelvägar ritas med en största lutning av 5%. Befintliga gång- och cykelvägar kan ha större lutningar, t ex gång- och cykelvägen som går i tunnel under järnvägen i Historievägens förlängning.

Detaljplanen bör inte omöjliggöra att gång- och cykelvägen mellan järnvägen och E18 i Barkarby kan fortsätta söderut. Inga master eller andra anläggningar bör placeras där som hindrar en utbyggnad.

Kommunledningskontorets kommentarer: Det är oklart om det går att påverka läget av den teknikanläggning som kan komma att utgöra hinder för fortsatt gång- och cykelväg söderut. Det är viktigt med bra cykelförbindelser och frågan bör studeras inför utställningen av detaljplanen.

Den illustrerade gång- och cykelvägen nordväst om Barkarbybron kommer i konflikt med planerade dammar för Bällstaån. Ett läge närmare järnvägen bör utredas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Samrådsförslaget saknade lösning för dagvattenhantering i Bällstaån. En lösning ska arbetas in i planförslaget. Blir det nödvändigt att flytta gång- och cykelvägens läge kommer det att göras inför utställningen av planförslaget.

Den nya gång- och cykelvägen längs Kallhällsleden har för många passager med korsande vägar.

Kommunledningskontorets kommentarer: Illustrationen ändras inför utställning av planförslaget. Vilken sida gång- och cykelvägen slutligen byggs på avgörs dock inte av planen. Det blir ett resultat av mer noggranna studier av trafikrörelser, trafiksäkerhet etc.

Gång- och cykelbro vid Vasavägen

JM önskar att den planerade nya gång- och cykelbron mellan Vasavägen och Jakobsbergs södra industriområde placeras längre norrut för att ansluta bättre till terrängen och kommande bostäder i området.

Kommunledningskontorets kommentarer: Med hänsyn till terrängen skulle det vara möjligt att bygga bron längre norrut, men för gång- och cykeltrafikanter från Söderhöjden mot Barkarby skulle det innebära en omväg.

Gång- och cykeltunnel i Jakobsberg

I ett yttrande framförs att dagens tunnel under spåren i Jakobsberg är otillräcklig för passager, speciellt som den ofta är ett hinder för funktionshindrade personer när inte hissarna fungerar. Situationen måste förbättras. Järfälla kommuns utbildnings-, kultur- och fritidsförvaltning anser att en ny passage ska byggas över jord för att öka trygghetsupplevelsen.

Kommunledningskontorets kommentarer: I Jakobsberg centrum är barriäreffekten av järnvägen stor då det här finns ett stort behov av passager mellan östra och västra sidan. Den i samrådsförslaget redovisade nya passager i stationens

södra del innebär att det kommer att gå att ta sig under spåren utan att vara beroende av fungerande hissar och rulltrappor. Ramperna upp och ner från tunneln får en maximal lutning av 5% vilket uppfyller kraven på handikappanpassning.

Utöver vad som redovisats i samrådet bör den illustrerade lösningen bearbetas för att upplevas ännu tryggare, bl a genom att siktlinjer förbättras. Att bygga passagen som bro över spåren har studerats i ett tidigare skede. Det skulle kräva mycket längre ramper för att klara kraven på handikappanpassning i och med att en bro kräver större höjdskillnad än en tunnel. En bro skulle alltså bli obekvämare och innebära ett negativt inslag i stadsbilden på grund av den omfattande utbredningen den skulle få i den flacka terrängen.

Gång- och cykelbro vid Passadvägen

Flera personer har gemensamt yttrat sig om att de vill att den nya passagen över spåren i Passadvägens förlängning i första hand ska rikta sig mot Görvälns naturreservat. Några yttranden innehåller önskemål om att den redovisade lösningen kompletteras med trappor och stigar som riktar sig direkt mot reservatet.

Kommunledningskontorets kommentarer: Den nya gång- och cykelvägen ska fylla flera funktioner, bl a som en del i kommunens nord-sydliga gång- och cykelstråk och som en passage till naturreservatet och bebyggelse väster om spåren från bebyggelsen öster om spåren. I avvägningen mellan de olika funktionerna har den redovisade lösningen förordats. Om även bilvägen byggs ut i framtiden blir de en tryggare gång- och cykelväg om den ligger intill bilvägen. Möjligheten att förbättra direkta passager ut i naturreservatet bör studeras ytterligare, t ex genom tillägg med trappor och stigar som nämnts.

Gång- och cykelbro i Kallhäll

Flera yttranden från både privatpersoner och föreningar förordar att den nya gång- och cykelbron vid Kallhäll stations norra entré ska ha tak och vindskydd. Möjligheten att gå helt under tak in mot Kallhälls centrum efterfrågas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Idén har funnits i tidigare skede av planprocessen och ska inarbetas i skisserna som ligger till underlag för detaljplanen och i järnvägsplanens gestaltningsprogram.

Återvinningsstation

Återvinningsstation vid Barkarby station saknas i illustrationen. På västra sidan av Jakobsbergs station kan utrymme behövas för framtida behov av en komplett återvinningsstation.

Kommunledningskontorets kommentarer: En återvinningsstation finns illustrerad norr om Konsum i Barkarby, i anslutning till den nya torgytan. Illustrationen bör kompletteras med en beskrivningstext. Då bussterminalen i Jakobsberg ska byggas om har utrymmena väster om spåren inte studerats närmare utöver

att den nya passagen under spåren i Jakobsberg får plats och kan ansluta mot intilliggande vägar och områden.

Bullerskärmar, utformning

Flera synpunkter har kommit på bullerskärmar, bl a att de kommer att skapa ett mörkt och trångt utrymme intill Katolska kyrkan och de riskerar att skymma sol och ljus från uteplatser längs tomter på Galoppvägen. Något yttrande föredrar murar istället för stationsskärmar där de är aktuella.

Kommunledningskontorets kommentarer: Bullerskärmar ska studeras mer i detalj inför utställning av planförslaget. Speciellt sträckan längs Galoppvägen behöver studeras vidare då både järnväg och omgivande terräng sluttar längs vägen. I lägen där skärmarna riskerar att skapa mörka miljöer intill spåret bör de innehålla en större andel glas. Efter samrådet har gestaltungsprogrammet kompletterats med principlösningar för olika skärmutformning som kan användas i olika delar. Principerna kan ligga till grund för mer detaljerade studier av skärmarnas utseende på respektive plats. Önskemål om låga skärmar för sol och ljusinsläpp på tomter kan på en del ställen komma i konflikt med önskemål om bullerreducering. En avvägning behöver göras mellan skärmarnas negativa effekter för stadsbilden och dess bullerbegränsande förmåga. Bullerskärmar kommenteras ytterligare i avsnittet om buller och vibrationer.

Kraftledningar

Kraftledningen över järnvägen norr om Jakobsberg kan komma att behöva byggas om. Svenska kraftnät påpekar också att beslut om finansiering av nedgrävning av ledningen väntas under 2010. Vattenfall anser att de behöver mer detaljerat projekteringsunderlag (koordinatsatta spårlägen, perronger, parkeringsplatser, höjder m m) för att kunna bedöma om deras ledningar behöver byggas om.

Kommunledningskontorets kommentarer: Trafikverket bör samordna och utreda eventuella behov med de båda ledningsägarna (Svenska kraftnät och Vattenfall) innan utställning av planförslaget för att kunna reservera plats för eventuella nya utrymnen för korsande ledningar över spåren. Om beslut om nedgrävning och placering av markledningar fattas innan utställning av planförslaget kan plats för korsande underjordiska ledningar reserveras i detaljplanen.

Trafik

Här kommenteras mer övergripande synpunkter på trafiklösningar som inte relaterar till specifika vägar eller andra anläggningar.

Kollektivtrafik

Finns tillräcklig plats för att bygga ut tunnelbana från Hjulsta till Barkarby och från Akalla till Jakobsberg?

Kommunledningskontorets kommentarer: I kommunens fördjupade översiktsplan för Barkarbystaden finns alternativa sträckningar för tunnelbana och spårväg till Akalla angivna. I pågående detaljplanearbete för Barkarbystaden planeras för en framtida spårväg. Utrymme för den framtida spårvägen finns vid regionaltågsstation, Stockholm väst, på den nya nordliga Barkarbysbron.

Kollektivtrafiken till Grönvreten/Alpvägen bör förbättras. Fler busslinjer och tätare turer på busslinjer till och från pendeltågsstationerna skulle minska behovet av infartsparkeringar och bilresor.

Kommunledningskontorets kommentarer: Linjedragning och turtäthet i busstrafiken styrs av riktlinjer för tillgänglighet (maximalt gångavstånd från samlad bebyggelse) och vilket resandeunderlag som finns längs busslinjerna. Det bästa sättet att ge förutsättningar för att kunna öka turtätheten är att komplettera med ny bebyggelse längs befintliga busslinjer.

Angöring till stationerna

SL anser att angöringen till stationerna behöver studeras vidare. Till varje stationsentré bör det finnas två handikapparkeringsplatser, korttidsangöring med bil, taxi, servicebilar, varubilar, personalparkering, cykelparkering under tak och med fastlåsningsmöjligheter och möjlighet till sophämtning. Räddningstjänstens tillgänglighet bör vara väl utredd. Något yttrande menar att det är positivt att antalet cykelparkeringar utökas, gärna med samma lösning som i Kungsängen.

Kommunledningskontorets kommentarer: Stationsentréerna kommer studeras mer ingående inför utställning av planförslaget. Flera av synpunkterna kommer att hanteras i samband med bygglov för stationsbyggnader.

Gång- och cykeltrafik

Tekniska nämnden påpekar att gång- och cykelvägar i detaljplanen felaktigt medger mopedtrafik, klass 1 (maxhastighet 45 km/h). Det är mopeder, klass 2 (maxhastighet 25/30 km/h), som får köras på gång- och cykelvägar.

Kommunledningskontorets kommentarer: Planbeskrivningen justeras enligt tekniska nämndens kommentar.

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen anser att bullerstörningsnivåer för boende längs banan bör redovisas tydligare. Resonemang om effekter av olika bulleråtgärder, bl a olika skärnhöjd, bör finnas med. Ambitionen bör vara högre än att konstatera att ”högsta acceptabla nivå uppnås”. Vibrationernas förstärkande effekt på upplevelsen av buller bör framgå. Bulleråtgärdernas stadsbildspåverkan, barriäreffekt etc bör framgå. Genom att projektet är att betrakta som väsentlig ombyggnad är det rimligt att bulleråtgärder genomförs även om de medför en avsevärd kostnad (tidigare meddelat i yttrande över järnvägsutredningen 2009-02-02).

Regionplanenämnden menar att bullerpåverkan bör minska, men att estetiska värden längs sträckan måste beaktas.

Ett yttrande menar att Trafikverket återkommer till ekonomiska avvägningar i bedömningen av vilka åtgärder som kan tas till mot buller, vibrationer etc. Åtgärderna bör istället utgå från att klara nuvarande och framtida regler och miljömål. De flesta av Trafikverkets egna kvalitetsmål för buller uppfylls inte. Flera yttranden accepterar inte ökat buller, varken inomhus eller utomhus. Effektiva och spårnära bullerskärmar måste sättas upp för att motverka även utomhusbuller. Önskemål om högre bullerskärm finns bl a vid Galoppvägen 1, Vasavägen och Grönvretsvägen 14. Vid Sporrvägen finns önskemål om bullerplank mellan spår två och tre. Bullerkartorna behöver kompletteras med detaljerade kartor över enskilda fastigheter.

Kommunledningskontorets kommentarer: Kommunledningskontoret delar Länsstyrelsens och Regionplanenämndens synpunkter. Miljökonsekvensbeskrivningen bör omarbetas så att den tydligare redovisar bullereffekterna för varje störd fastighet, både utomhus och inomhus. Miljökonsekvensbeskrivningen bör även redovisa vilken effekt mer effektfulla bulleråtgärder skulle medföra för de störda fastigheterna. Med det underlaget blir det möjligt att göra en bättre avvägning mellan andra eventuella negativa effekter de mer långtgående åtgärderna skulle ge, t ex högre bullerskärmar med negativ påverkan på stads- och landskapsbilden.

Framtida miljömål är svåra att bedöma och planera utifrån. Framtiden kan även innebära lägre buller genom tystare tåg.

Spårnära bullerskärmar och skärmar inom spårområdet har valts bort av Trafikverket p g a arbetsmiljöproblem. Om åtgärderna ändå går att genomföra och vilka konsekvenser det skulle få, t ex genom vidgat spårområde, går inte att utläsa i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta och avvägningarna mellan de olika intressena ska gå att läsa i miljökonsekvensbeskrivningen.

Flera fastighetsägare har uttryckt oro över vibrationer, några anser att det redan idag är för kraftiga vibrationer. Banvallen behöver byggas om för att minska vibrationer från tågen. Förutom obehag som vibrationer kan leda till är bl a bostadsrättsföreningen Fågelsången, boende på Galoppvägen och Sporrvägen oroliga för att byggnader och VA-ledningar ska ta skada av vibrationerna. Flera undrar om man kommer att kontrollmäta vibrationer och vilka åtgärder som kommer vidtas för att minska vibrationerna.

Kommunledningskontorets kommentarer: I de mätningar som gjorts hittills har vibrationer över tillåtna gränsvärden upptäckts längs bebyggelsen på västra sidan av Slöjdvägen. På östra sidan av Slöjdvägen och längs Galoppvägen ligger vibrationerna under en acceptabel nivå. Bebyggelsen på västra sidan av Slöjdvägen vilar på tjocka lerlager och är inte pålad till fast mark. Även om vibrationerna inte är så allvarliga att de kan medföra skada på bebyggelsen kommer kompletteringar av vibrationsmätningarna att göras.

I och med att även befintliga spår byggs om kommer banvallen att förstärkas med ny teknik vilket antagligen kommer att minska vibrationerna efter ombyggnad. Möjligheten att inreda bostäder i bebyggelsen längs Slöjdvägens västra sida tas bort i detaljplanen då man sannolikt inte kommer att klara vibrationskraven här, kanske inte ens med omfattande grundförstärkningsåtgärder.

För att säkerställa att det inte förekommer skadliga vibrationer på andra ställen har mätningar genomförts på bebyggelse vid Frihetsvägen 1, Ynglingavägen 17 och 20, Allmogevägen 4, Kvarnplan 1, Sångvägen 4, Ekedalsvägen 11 och 109, Järfällavägen 150 (Katolska kyrkan) samt på Sporrvägen 1, 19 och 23.

Hur många gånger per dag förekommer maxbullernivåer idag och hur ofta kommer de att förekomma om 15 år?

Kommunledningskontorets kommentarer: Idag uppträder de högsta bullernivåerna i samband med passager av godståg, vilka passerar ca 6 gånger per dag. Med ökad hastighet på persontågen kommer de maximala bullernivåerna inom 100 meter från järnvägen att uppträda vid passager av de persontåg som kan utnyttja den högre hastigheten. När även delen mellan Barkarby och Tomtebo, samt Citybanan byggts ut ökar kapaciteten och antal dagliga tågpassager. I och med att flera av tågen i praktiken inte uppnår maxhastighet på vissa sträckor kommer antalet maxbullertillfällen att variera över sträckan. Antalet fjärr- och regionaltåg vid fullt utbyggd kapacitet är drygt 90 per dygn. Antalet pendeltåg kommer att kunna öka från dagens 152 till ca 250 per dygn.

Vems ansvar är det att åtgärda buller? Vem kontaktar man som sakägare?

Kommunledningskontorets kommentarer: Miljöbalken ställer kvar på huvudmannen att åtgärda en bullerstörning. I det här fallet är det Trafikverket som är fastighetsägare av och därmed även huvudman för järnvägen. Vid problem att få gehör för behov av åtgärder bör tillståndsmyndigheten för verksamheten (järnvägen) kontaktas.

Hur kommer bullerskärmar att göras bullerabsorberande?

Kommunledningskontorets kommentarer: Järnvägsplanens gestaltningsprogram visar en typlösning för bullerskärm som bl a redovisar möjliga materialval. Typlösningen innebär att skärmen byggs upp av olika moduler med olika material som kan varieras från plats till plats. Vissa material har sämre bullerabsorberande verkan, t ex glas, men kan accepteras på en del ställen där det av andra skäl finns anledning till en mer genomsynlig skärm.

Finns det någon beredskap för att åtgärda de höghastighetsfenomen som miljökonsekvensbeskrivningen refererar till (men som man inte tror kommer uppstå)?

Kommunledningskontorets kommentarer: Kommunledningskontoret ser inget behov av att presentera åtgärder för ett problem som man inte räknar med ska uppträda. Oavsett vad miljökonsekvensbeskrivningen visar kommer det att bli upp till huvudmannen (Trafikverket) att klara de bullerkrav som trafiken i praktiken medför.

Hänsyn behöver tas till det sammanvägda bullret från flera bullerkällor där det är aktuellt, bl a vid Jakobsbergs station.

Kommunledningskontorets kommentarer: Miljökonsekvensbeskrivningen bör i utställningshandlingen innehålla ett resonemang om vilka effekter det sammanvägda bullret får där andra bullerkällor finns. Det är viktigt både för att den totala bullerstörningen för respektive fastighet ska framgå, men även för att effekten av åtgärder på järnvägen ska framgå. I Barkarby står t ex E18 för en stor del av bullerstörningen som inte avhjälpas av bullerskärmar för järnvägen.

Flera yttranden innehåller önskemål om fasad- och fönsteråtgärder samt bullerskyddade uteplatser. Vilka fastigheter har rätt till bulleråtgärder? Hur ser en uteplatsåtgärd ut?

Kommunledningskontorets kommentarer: De fastigheter som utan bulleråtgärder inte klarar bullerkraven inomhus kommer att ha rätt till fasad- eller fönsteråtgärder. Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats efter samrådet för att visa vilka fastigheter som kan behöva åtgärder. Befintliga byggnader på fastigheterna kommer att inventeras för att klargöra om befintliga fasader och fönster har tillräcklig bullerisolering eller om åtgärder ska vidtas. Trafikverket kommer att erbjuda lokala skärmar där ingen del av tomten klarar riktvärdena för buller utomhus.

Kan kommunen påverka trafiken, tågtyper etc på sträckan? Nattrafik bör inte förkomma.

Kommunledningskontorets kommentarer: Kommunen kan inte reglera vilken trafik, vilka tågtyper eller när tåg får köras på järnvägen.

Åtgärder för att minska buller saknas i Tingshusområdet/kyrkan i Barkarby.

Kommunledningskontorets kommentarer: Bullerskärmar har försumbar effekt på den totala bullerstörningen i Tingshusområdet då stor del av störningen beror på buller från E18. På detta inriktas åtgärderna här på fönsteråtgärder och lokala skärmar. Miljökonsekvensbeskrivningen bör tydligare redovisa detta.

Även parker och grönområden bör bullerskyddas. Bullerskärmar bör sättas upp mot Görvälnreservatet och mot parkstråket söder om Söderhöjden.

Kommunledningskontorets kommentarer: I parkstråket söder om Söderhöjden skulle bullerskärmar innebära en avsevärd negativ påverkan på landskapsbildningen. I och med att Söderhöjden ligger högre än spåret är möjligheten att begränsa buller med skärm mycket begränsad. Görvälnsreservatets tysta del påverkas bara marginellt av spårutbyggnaden, varför bullerskärmar längs reservatsgränsen inte är motiverade.

Skanska/Vellonia vill säkerställa att bullernivån inte ökar på Jakobsberg 2:849 och att inte säkerhetsavståndet till bebyggelse ökar. Fastigheten ingår i ett planområde för nya bostäder.

Kommunledningskontorets kommentarer: Generellt gäller att ny bebyggelse ska placeras minst 30 meter från närmaste spårmitt för att undvika problem med risker. Vilket minsta avstånd mellan spår och bostäder som är möjligt, bl a med tanke på buller, får kommande planarbete för området visa.

Heliga trefaldighets katolska församling och boende i Basvillan i Kallhäll är oroliga för att gränsvärden för buller kommer att överstigas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Kompletterande bullerstudier visat att det finns risk för att riktlinjer för buller inomhus inte kommer att klaras i Basvillan och Katolska kyrkan. På två fastigheter längs Sporrvägen (Jakobsberg 2:1838 och 2:1841) finns risk att riktlinjer för buller utomhus överskrids. Innan utställning av planförslaget genomförs måste kompletterande åtgärder studeras för att klara bullerkraven inomhus i Basvillan respektive Katolska kyrkan.

Planförslaget tar inte tillräcklig hänsyn till planerad bebyggelse på Alpvägen. Bullerplank bör byggas längs sträckan förbi Alpvägen, både för att motverka buller och spårspring.

Kommunledningskontorets kommentarer: Bulleråtgärder bör genomföras även för planerad bebyggelse på Alpvägen. Området finns med i kommunens översiktsplan och detaljplanprocessen inleddes med planuppdrag i november 2008. Även gällande detaljplan anger bostäder. En bullerutredning för området har gjorts som visar vilka åtgärder som krävs för att klara kraven på bostadsbebyggelse i området. Det är nödvändigt att förlänga bullerplanket jämfört med hur det redovisades i samrådshandlingen för att klara bullerriktvärdena för föreslagen bebyggelsen närmast järnvägen och ska därför ingå i utställningsförslaget för Mäljarbanan. Spårspring motverkas genom den nya gång- och cykelbron i Passadvägens förlängning.

Arla Foods är oroliga för att högre buller från järnvägen kan leda till att kraven på bullernivån från mejeriet skärps. Trafikverket måste garantera att mejeriet kan behålla dagens bullernivåkrav.

Kommunledningskontorets kommentarer: Normalt prövas varje verksamhet för sig. Buller från flera olika källor vägs normalt inte samman. I samband med prövningen kan tillsynsmyndigheten antingen skärpa eller mildra bullerriktvärden, t ex beroende på om det finns eller saknas skyddsvärda områden intill verksamheten. I tidigare prövningar har man inte tagit hänsyn till buller från järnvägen men hur framtida bedömningar kommer att göras går inte att svara på idag.

I ett yttrande önskas bullerplank eller annan åtgärd mot Bolinder strand.

Kommunledningskontorets kommentarer: Järnvägen öster om Bolinder strand ingår inte i planområdet och omfattas inte av utbyggnad till fyra spår. Frågan om bullerskydd längs denna sträcka bör ställas till Trafikverkets förvaltning.

Dagvatten

Många yttranden, bl a från Länsstyrelsen, pekar på briser i redovisning av dagvattenlösning för Bällstaån. Hur kommer Bällstaån med intilliggande grönområde att påverkas av erosionsskydd och kulverteringar? Ytterligare kulverteringar strider mot kommunens ambitioner att förbättra vattenkvaliteten i ån. Föreslagna åtgärder kommer att prövas enligt miljöbalken men för att kunna bedöma detaljplanens lämplighet behöver ett utförligare underlag redovisas i planen. Det framgår inte av planförslaget hur andelen hårdgjorda ytor förändras. Sannolikt ökar avrinningen till Bällstaån med större risk för översvämningar. Bällstaån påverkas förutom av Mäljarbanan av många andra stora utbyggnadsprojekt, bl a Barkarbystaden, E18 och Förbifart Stockholm. Risken för översvämningar norr om Bällstaåns passage under Järnvägen minskar tack vare den nya trumman men ökar samtidigt nedströms Bällstaån. Omfattande utjämningsmagasin behöver anläggas på flera ställen längs ån.

Länsstyrelsen anser att planen behöver reglera att dagvatten som tillförs Bällstaån ska renas. Regionplanekontoret anser att dagvattenlösningar måste tas fram som är i linje med Vattenförvaltningens krav och som gynnar utvecklingen i Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Stockholm vatten anser att åtgärder måste genomföras för att minska risken för föroreningar av Mälarens vatten och förhindra utsläpp vid olyckor. De anser att de har rätt att vara med vid planering av och utformning av skyddsåtgärder.

Naturskyddsföreningen vill se kraftfulla åtgärder för att förbättra Bällstaån, bl a som en kompensation för intrång i Görvälns naturreservat.

Andra skäl att åtgärda Bällstaån är att minska de höga risker för ras och skred som finns längs ån. Kommunen och Trafikverket bör samordna sina åtgärder som innebär vattenverksamhet så långt möjligt.

Kommunledningskontorets kommentarer: Åtgärder för att rena dagvatten behövs och miljökonsekvensbeskrivningen behöver bli tydligare för att redovisa hur mycket avrinningen till Bällstaån ökar som ett resultat av spårutbyggnaden. Inför utställning av planförslaget har planhandlingarna kompletteras med en lösning för omhändertagande av dagvatten från järnvägen. P g a platsbrist är det vara en bra idé att samordna Trafikverkets åtgärder med kommunens övriga åtgärder för Mäljarbanan. Åtgärderna bör koncentreras till söder om Bällstaåns passage med järnvägen, dels för att få bättre effekt, dels för att bättre förhindra risk för översvämning nedströms ån. Åtgärder för omhändertagande av dagvatten regleras i det avtal som tecknas mellan kommunen och Trafikverket i samband med antagande av detaljplanen.

Om det p g a platsbrist inte blir möjligt att genomföra åtgärder för att förhindra utsläpp vid olyckor bör Trafikverket verka för att en sån anläggning byggs nedströms ån söder om Järfälla kommun. Åtgärderna har dock ingen direkt koppling till intrång i Görvälns naturreservat.

En del yttranden pekar på behov av åtgärder på parken söder om Söderhöjden, vilken hänger ihop med Bällstaåns dalgång. Länsstyrelsen anser att kompensationsåtgärder för intrång i grönområdet längs Bällstaån bör hanteras av detaljplanen. Miljön skulle kunna förbättras genom att slänter mot ån gjordes flackare med följd att staketen kan tas bort. Kulverten öster om spåren just efter Bällstaåns passage bör öppnas för att öka upplevelsevärdet i parken.

Kommunledningskontorets kommentarer: Det vore bra om det gick att göra slänter till Bällstaån så flacka att de inte behöver stänglas in. Detsamma gäller dagvattendammarna i Kallhäll. Det skulle även underlätta för småviltets rörlighet med en fri passage utan stängsel. Möjligheten att ta bort stängsel till ån studeras inför utställning av planförslaget. Kulverten söder om Bällstaåns passage med järnvägen kan vara tekniskt komplicerad att ta bort då det kan medföra stabilitetsproblem för järnvägen.

Dammarna för dagvattenhantering i Kallhäll är bra men dammen vid Slammertorpsvägen bör få mjukare och rundare former.

Kommunledningskontorets kommentarer: Dammarnas utformning och placering är inte fastställd i detalj. Inför utställning av planförslaget bör både utformning och placering bearbetas.

Mark och grundvatten

Boende på Barsbrovägen 16, Ekedalsvägen 17, Lädersättravägen 17 m fl har uttryckt en oro över att spårutbyggnaden ska påverka vatten- och energibrunnar. De boende kräver att Trafikverket tar ansvar för de sättningskador som spårutbyggnaden medför.

Miljö- och bygglovsnämnden har även lämnat yttrande på Trafikverkets tillståndsansökan för vattenverksamhet. I yttrandet tillkommer, utöver synpunkter på detaljplanen, krav på redovisning av grundvattensänkningar, vilka fastigheter som berörs och vilka energibrunnar som kan komma att påverkas, vilka träd som kan komma att påverkas och om torvmossen vid SCA:s kartongfabrik kommer att påverkas, t ex genom torrläggning.

Kommunledningskontorets kommentarer: Konsekvenser av permanent och tillfällig grundvattensänkning kommer att framgå av en separat miljökonsekvensbeskrivningen för vattenverksamhet. Skador till följd av grundvattensänkningar ska ersättas av Trafikverket.

Tidigare uppställningsplatser för tåg är sannolikt förorenade. De behöver undersökas och vid behov saneras.

Kommunledningskontorets kommentarer: Provtagningar av föroreningar har tagits längs utbyggnadssträckan i de delar som kommer att påverkas av schaktning. Trafikverket ansvarar för att förorenad mark tas omhand vid byggnadsarbetet.

Vägverket anser att risker för sättningar p g a schakt- och fyllningsarbeten eller andra markåtgärder bör beaktas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Trafikverket har under hösten 2009 inventerat grundläggningsförutsättningarna översiktligt för att identifiera eventuella grundläggningsproblem. En mer noggrann inventering kommer att genomföras för att kunna vidta rätt åtgärder mot sättningsskador innan några anläggningsarbeten inleds.

Projektets övermassor bör i största mån hanteras lokalt.

Kommunledningskontorets kommentarer: Möjligheten att hantera övermassor lokalt inom kommunen har undersökts. Frågan bör bevakas fortsatt även efter att detaljplanen antagits för att finna lämpliga möjligheter att använda massor lokalt.

Naturvärden

Biotopen vid Lädersättra bytomt försvinner men kan återskapas vid hagen på västra sidan spåren. I restaureringen ska åtgärder för att gynna reptiler i området göras.

Kommunledningskontorets kommentarer: Beslut om kompensationsåtgärder för intrång i naturreservatet fattades av Miljö- och bygglövsnämnden 2010-06-01. Åtgärder för att gynna förekomst av orm görs i samband med anläggande av nya groddammar.

Naturskyddsföreningen är emot slyröjning och upprensning av området mellan Kallhälls station och Slammertorpsgården. Anlägg dammarna och låt skogen bli en ljus sumpskog.

Kommunledningskontorets kommentarer: I stationernas närhet bör miljön vara mer stads- och parklik. Den befintliga allén kommer mer till sin rätt om området röjs från sly och ett uppröjt område ger möjlighet till intressanta utblickar från tåget.

Kontakten mellan Järva- och Görvälnreservatet behöver säkras genom viltpassager. Överdäckning av spåret söder om Kallhäll är bra för människors passager men tveksam som spridningskorridor för växter och djur. Den bör byggas något bredare. Över- eller undergångar behövs i stråket Polhem söder om Kallhäll samt i Bällstaåns dalgång. Den nya kulverten för Bällstaån under järnvägen ska utformas för småvilt. Miljökonsekvensbeskrivningen bör redovisa hur många tunnlar och på vilket avstånd de anläggs.

Kommunledningskontorets kommentarer: Tanken med överdäckningen är i första hand att vara en passage för människor. Inför utställning av planförslaget bör miljökonsekvensbeskrivningen förtydligas för att mer i detalj klargöra hur

vandringsmöjligheter för olika djur ska möjliggöras, t ex genom att redovisa var trummor under spåren anläggs. Bällstaåns nya tunnel under spåren utformas för att underlätta fiskens vandring och för att möjliggöra passager för småvilt.

Tillgängligheten till naturreservatet kan förbättras med informativa entréer med cykelparkeringar, toalett, infotavlor etc. Ny entré bör anläggas vid Slammertorpsbrons västra fäste. Reservatets funktion bör utvecklas.

Illustrerade parkeringsplatser vid kolonilottsområdet i Kallhäll bör ingå som kompensationsåtgärd för intrång i naturreservatet.

Kommunledningskontorets kommentarer: Flera kompensationsåtgärder kommer genomföras för intrånget i naturreservatet. Detaljerna i detta regleras av ett eget ärende i bygg- och miljönämnden. De illustrerade parkeringsplatserna vid kolonilottsområdet i Kallhäll är en möjlig lösning för att skapa parkeringsplatser och en angoringsmöjlighet till koloniområdet som saknas idag.

Ekarna i parken vid Jakobsbergs gård måste skyddas. Träd som ligger i farozonen bör mätas in. Skyddsteknik bör anges. Nyplantering av ekallé bör göras i stråket från Jakobsbergs gård via gångtunneln under spåren till Ekedalsvägen.

Kommunledningskontorets kommentarer: Ekarna i parken vid Jakobsbergs gård behöver inte fällas p g a omläggning av Järfällavägen. Det finns dock risk för att deras rotsystem påverkas. De äldre ekarnas möjlighet att klara intilliggande anläggningsarbeten måste säkerställas innan arbetena påbörjas. Fem nya träd illustreras längs västra rampen upp från Historievägens passage under spåren. Eventuellt ytterligare träd i stråket är en fråga som får hanteras utanför projektet.

Naturen behövs för livsglädjens och syrets skull.

Kommunledningskontorets kommentarer: De få träd som berörs har knappast någon betydelse för syrehalten i luften. Avsikten med kompensationsåtgärder och övriga åtgärder som förbättrade och fler passager över spåren är att förbättra rekreativsmöjligheterna och motverka järnvägens barriäreffekt. Nyplantering av träd kommer att göras bl a i Kallhäll.

Kulturmiljö

Utbildnings-, kultur- och fritidsförvaltningen anser att ingreppen i trädgården runt Röda stugan måste minimeras.

Kommunledningskontorets kommentarer: Utformningen av Barkarby bussterminal i etapp 1 och gång- och cykelväg behöver studeras vidare inför utställning av planförslaget för att minimera ingreppen på tomten runt Röda stugan.

Länsstyrelsen och olika förvaltningar inom kommunen pekar på behovet av nya placeringar och förbättrad information för runstenen vid Äggelunda och skålgroparna i Slammertorp. Runstenen i Äggelunda bör placeras längs Veddestavägen. Stenen med skålgropar bör flyttas till naturreservatet.

Informationstavlor bör sättas upp och en bra avskärmning av kvarvarande del av bytomten mot järnvägen bör eftersträvas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Kommunledningskontoret instämmer i yttrandena. Åtgärderna bör ingå som kompensationsåtgärder för intrång i Görvälns naturreservat. Det är viktigt kulturmiljövärdena finns kvar, även om det sker förändringar (dock inte runstenen i Äggelunda).

Miljön runt Bas- och Glasvillan kan förbättras för att framhäva byggnaderna bättre, t ex genom att den gamla allén återskapas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Planavdelningen instämmer i yttrandet. Slyrensning i och runt lindallén genomförs i samband med spårutbyggnaden.

Risk, hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen är positiv till sekundära entréer för att minska risker förenade med att människor tar genvägar över spåren. SL uttrycker sig mer allmänt positiv till åtgärder som motverkar spårsporing. Trafikverket anser att den visuella barriäreffekten kommer att öka men totalt sett kommer barriäreffekten att minska genom nya och förbättrade planskilda passager.

Kommunledningskontorets kommentarer: De viktigaste ställena att förhindra spårsporing är just runt stationerna då det är här många människor tar genvägar över spårområdet om gena gångvägar från entréerna saknas. För att verkligen uppnå reducerade risker är det viktigt att sekundärentréer byggs till alla stationer. Åtgärder för att öka tillgängligheten behövs, inte enbart höga stängsel.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att bebyggelsen flyttas ut från spåret där så är möjligt och att känslig markanvändning inte tillåts i spårens absoluta närhet. I det fortsatta planarbetet behöver riskreducerande åtgärder studeras närmare där rekommenderade skyddsavstånd inte klaras.

Brandförsvaret menar att rekommendationen från riskutredningen om 30 meters bebyggelsefri zon intill järnvägen saknas i planbeskrivningen.

Det bör tydligare framgå att bebyggelse närmare än 30 meter från spåren inte är önskvärd. Riskreducerande åtgärder kan krävas på vissa sträckor.

Statistik om vad som transporteras på Mäljarbanan saknas.

SCA, Heliga trefaldighets katolska församling, ägarna till Jakobsberg 22:16, 22:14 och Veddesta 1:13 har uttryckt oro över att säkerheten längs spåren inte dålig på det korta avståndet mellan spår och verksamheter.

Kommunledningskontorets kommentarer: Inför utställning av planförslaget behöver miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med tydliga förslag till åt-

gärder mot olyckor där avståndet mellan spårmittpunkt och verksamheter understiger 30 meter.

Länsstyrelsen anser att det finns risk att stängsel på 1,5 meter kommer att innebära problem med vilt som springer längs spåren. Säkerhetsrisker och tekniska problem med korsande vilt bör utredas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Inför utställning av planförslaget behöver miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med tydligare beskrivning av viltets beteende vid 1,5 meter höga stängsel. Bra möjligheter för större vilt att passera spårområdet bör finnas.

Gränsvärden för elektromagnetiska fält får inte överskridas. Strålsäkerhetsmyndigheten hänvisar till "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält – en vägledning för beslutsfattare". Oro för elektromagnetiska fält har förts fram från Heliga trefaldighets katolska församling.

Kommunledningskontorets kommentarer: Inga bostäder eller annan känslig markanvändning ligger inom riskområde för elektromagnetisk strålning. På övriga ställen där det kan vara nödvändigt att minska strålningen genomförs åtgärder.

Hälsoaspekter av partiklar från tåg och järnväg behöver redovisas bättre. Hur påverkar de miljön inne och ute?

Kommunledningskontorets kommentarer: De partiklar som sprids från järnvägen ovan jord är långt under gällande miljö kvalitetsnorm för luft som finns för att skydda människors hälsa. Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras inför utställning av planförslaget med en beskrivning av vilka halter av olika partiklar som förekommer samt hur de understiger de miljö kvalitetsnormer som finns.

Sträckor som saknar plank eller stängsel behöver få skydd. Bullerplank måste göras barnsäkrade, de får inte bli klätterplank.

Kommunledningskontorets kommentarer: Efter spårutbyggnaden kommer det inte att finnas några delar av sträckan som saknar plank eller stängsel. Barnsäkerhet är en viktig aspekt att utgå ifrån vid utformning av stängsel och skärmar. De får inte vara klätternvänliga. Säkerheten i bullerplanken kommer också att prövas i samband med bygglovgivning.

Intrång, utfartsförbud, inlösen

Ett yttrande undrar vad som kommer att hända med Kindwalls (verksamhet på Veddesta 1:13) efter 2017.

Kommunledningskontorets kommentarer: Det är inte bestämt vad som händer med fastigheten där Kindwalls har sin verksamhet. Det beror såväl av tidplanen för utbyggnad av Stockholm Väst som av fastighetsägarens och företagens egen planering.

En boende i bostadsrättsföreningen Jakob vill veta minsta avståndet mellan närmaste huskropp och spåren.

Kommunledningskontorets kommentarer: Minsta avstånd mellan närmaste bostadshus fasad i bostadsrättsföreningen Jakob och närmaste spårmitt är ca 23 meter. Basvillan i Kallhäll ligger ca 21 meter från närmaste spårmitt. Utöver det finns annan bebyggelse, t ex Jakobsbergs gamla stationshus, som ligger närmare järnvägen.

Ägarna till Slöjdvägen 17 och 21 motsätter sig att möjligheten till bostäder försvinner för husen på västra sidan om Slöjdvägen. De boende förutsätter att de får ersättning för intrång i byggrätten.

Kommunledningskontorets kommentarer: Då det finns stor risk att det inte går att klara kraven på minskade vibrationer utan orimligt stora åtgärder (som inte ens säkert leder till att riktvärdena klaras) är det inte möjligt att låta detaljplanen medge bostäder för de berörda husen utan att äventyra de boendes hälsa. Med tanke på att bostäder inte längre tillåts bör möjligheten att bygga närmare spårområdet studeras för fastigheterna längs Slöjdvägens västra sida än vad som föreslogs i samrådet.

Det är Trafikverket som kommer att ersätta för intrång. Normalt ger ett intrång i en utnyttjad byggrätt rätt till ersättning.

Ägaren till Jakobsberg 22:4 och 22:5 menar att spårutbyggnadens intrång medför att möjligheterna till parkering på andra delar av fastigheterna minskar eller omöjliggörs.

Kommunledningskontorets kommentarer: Fastigheternas parkering sker idag delvis, mot gällande detaljplan, på allmän plats för gata. Genom att det inte går att lösa frågan om utfart och parkering för fastigheterna genom planarbetet för Mäljarbanan undantas de båda fastigheterna från planområdet. Möjligheten att lösa utfarts- och parkeringsfrågorna bör i framtida planarbete hanteras samordnat med övriga frågor om industriområdets avgränsning mot Järfällavägen.

Arla Foods saknar information om hur stor del av fastigheten som kommer att lösas in vid genomförandet av planen och vilken ersättning de kommer att få. Infarten från Slammertorpsvägen blir för kort vilket kan skapa köer på Slammertorpsvägen. Infarten behöver få en annan sträckning från Mejerivägen. Parkeringsplatser som försvinner från fastigheten måste ersättas med nya i samma antal.

Kommunledningskontorets kommentarer: Planförslaget bör kompletteras med en ny infart innan utställning genomförs. Det leder förmodligen till att planområdet behöver utökas något i Mejerivägens början. Parkeringsplatser som försvinner ersätts inom Arlas fastighet. Hur stor del av fastigheten som berörs framgår av planförslaget. Frågor om ersättning vid inlösen bör klaras ut mellan Arla och Trafikverket innan utställning av planförslaget.

Jakobsbergs folkhögskola har inga synpunkter på intrång på deras fastighet men förutsätter att överenskommelse träffas om ersättning för tidigare och nu planerade intrång.

Kommunledningskontorets kommentarer: Kommunledningskontoret förutsätter att Trafikverket kontaktar folkhögskolan innan utställning av planförslaget.

Ägaren till Jakobsberg 22:16 framför flera skäl till att ingreppen på fastigheten kommer att få betydande konsekvenser. Ägaren förordar att detaljplanen föreskriver att hela byggnaden på fastigheten rivs. Det område på kvartersmark som redovisas som prickmark bör läggas på Tj-område, alternativt allmän plats. En redovisning av hur parkeringsbehovet löses och hur möjligheten att fortsätta driva verksamheten saknas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Kommunledningskontoret förutsätter att det går att lösa fastighetens behov och att detta kommuniceras mellan Trafikverket och fastighetsägaren. Det finns ingen anledning att lägga prickmarksområdet på kvartersmark för järnvägen, det skulle bara minska möjligheterna att använda prickmarksområdet.

Ägaren till Jakobsberg 22:14 menar att detaljplanen bör redovisa rivningsföreläggande för befintlig byggnad mot järnvägen.

Kommunledningskontorets kommentarer: En detaljplan styr enbart möjlig markanvändning. Vilka delar av befintlig byggnad som rivs och hur de ersätts regleras mellan fastighetsägaren och Trafikverket genom avtal.

Bageriverksamheten som bedrivs på fastigheten Jakobsberg 22:13 är beroende av fungerande lastbilslogistik. För att fastigheten ska fungera med bageri behöver utfartsförbudet mot Järfällavägen tas bort. Tekniska nämnden anser att utfartsförbudet bör tas bort i den sydligaste delen av Jakobsberg 22:13 för att möjliggöra angöring till fastigheten efter spårutbyggnad.

Kommunledningskontorets kommentarer: Planförslaget ändras innan utställningen så att en gemensam utfart med Jakobsberg 22:14 blir möjlig.

Ägaren till Järfälla 22:14 påpekar skada av intrång på fastigheten. Parkeringsbehovet för verksamheten är inte löst och utfartsförbud mot Järfällavägen bör tas bort i fastighetens norra del.

Kommunledningskontorets kommentarer: Planförslaget ändras så att fastigheten kan få en gemensam utfart med Jakobsberg 22:13 (se föregående stycke). Kommunledningskontoret förutsätter att Trafikverket och ägaren till fastigheten kan komma överens om ersättning för förlorade parkeringsplatser.

Ägaren till Jakobsberg 22:10 (HF Service) anser att planförslaget riskerar att omöjliggöra nuvarande hantering. Uppställning av sopcontainer, utrymme för uttjänta däck, batterilådor och släpvagnsuppställning försvinner. Miljöhuset där spillolja, plast och annat förvaras behöver ersättas. För detta krävs bygglov snarast. Lastrampen för hämtning och lämning av uthyrda maskiner tas bort och behöver ersättas. Eftersom markyta saknas är en möjlighet att ersätta lastbryggan med ett lyftbord. Eventuellt behöver även tankhuset för diesel- och eldningsolja flyttas. Utöver ersättning för intrång på fastigheten kan uthyrningsverksamheten komma att påverkas negativt av intrånget. HF Service önskar därför en dialog för att hitta lösningar som tillgodoser samtliga inblandade parter.

Kommunledningskontorets kommentarer: Kommunledningskontoret förutsätter att Trafikverket kontaktar HF Service innan utställning av planförslaget för att säkerställa att alla frågor går att lösa inom fastigheten.

Ägaren till Veddesta 1:13 påtalar skada av intrång på fastigheten. Möjligheten att driva verksamheten vidare fram till 2017 behöver redovisas bättre. Hur löser man t ex verksamhetens parkeringsbehov?

Kommunledningskontorets kommentarer: Verksamheten på Veddesta 1:13 (Kindwalls) har ett arrende för parkering på den kommunalt ägda marken strax öster om Veddesta 1:13. Arrendet löper på ett år i taget med avsikt att kunna sägas upp när området behövs för järnvägsutbyggnaden. Då arrendeområdet används för personalparkering bör möjligheterna att arrendera annat kommunalägt område i närheten undersökas. Intrånget i fastighetens norra del på ca 130 m² kommer att drabba fastigheten redan när planen vinner laga kraft men ska inte påverka möjligheten att driva verksamheten vidare.

Heliga trefaldighets katolska församling beklagar att möjligheten till förskola på fastigheten tagits bort. Församlingen menar att även övriga utbyggnadsmöjligheter i praktiken försvinner då parkeringsfrågan blir svår att lösa. Den bästa lösningen vore att få hela fastigheten inlöst och en ny plats för kyrka anvisad.

Kommunledningskontorets kommentarer: Inför utställning av planförslaget bör möjligheten att utnyttja den södra delen av fastigheten för parkering utredas. Det kan innebära att en ytterligare utfart behöver öppnas mot Järfällavägen. Önskemål om inlösen hanteras av Trafikverket.

SCA påpekar att det är viktigt att kunna ha fri körväg runt fabriken som idag. Särskilt nordvästra hörnet är känsligt för intrång.

Kommunledningskontorets kommentarer: Planförslaget medger rundkörning.

Något yttrande undrar vem som står för minskning av marknadsvärde på fastigheterna till följd av ökat buller.

Kommunledningskontorets kommentarer: Alla åtgärder som kan komma att påverka fastighetsvärdet positivt eller negativt går inte att reglera. Istället ska en detaljplan inriktas på att göra en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen. Eventuella krav på ersättning för skador får ställas till Trafikverket som ansvarar för utbyggnaden av Mäljarbanan.

Boende på Ynglingavägen 20 D menar att infarten till parkeringshuset på Ynglingavägen eventuellt behöver flyttas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Inget behov av att flytta infarten till parkeringshuset på Ynglingavägen har identifierats under planarbetet.

Tekniska nämnden påpekar att ett u-område för underjordiska ledningar krävs vid Barkarby station där järnvägsområdet kragar ut för plats för mobilmast.

Kommunledningskontorets kommentarer: Eventuellt kommer de allmänna ledningarna här att behöva ledas om p g a andra anläggningsarbeten. Om ledningarna inte leds om markeras utkragningen med u-område.

Fastighetsbildning, huvudmannaskap

Detaljplanen bör möjliggöra tredimensionell fastighetsbildning i den framtida regionala bytespunkten i Barkarby.

Kommunledningskontorets kommentarer: Detaljplanen anger enbart trafikändamål för området. Det finns dock inget som hindrar att man genom ett senare planarbete prövar möjligheten att ersätta detaljplanen för detta område med en byggrätt för andra ändamål ovanpå bussterminalen. Tredimensionell fastighetsbildning kan i ett sånt läge vara lämpligt.

Naturskyddsföreningen anser att underhåll av dagvattendammen behöver klargöras i planen.

Kommunledningskontorets kommentarer: Dagvattendammar är tänkta att ingå i kommunens dagvattensystem och ligger därför på allmän plats i detaljplanen i de fall de ligger inom planområdet. De ska därmed underhållas av kommunen.

SL föreslår att Jakobsbergs bussterminal redovisas som kvartersmark.

Kommunledningskontorets kommentarer: Jakobsbergs bussterminal ingår inte i planområdet.

Tekniska nämnden anser att bergsschakter för banvallen i sin helhet bör ligga inom järnvägsområdet för att tydliggöra ansvaret för skötsel. Redovisning av bank och schakt bör förtydligas. Stängsel längs spåren bör följa järnvägsområdets gräns för att tydliggöra ansvar för skötsel och för att skapa ett snyggare intryck från tåget.

Kommunledningskontorets kommentarer: Planförslaget ska ses över inför utställningen för att studera gränser mellan järnvägsområde och omkringliggande markanvändning.

Tekniska nämnden anser att grönområden kring gång- och cykelvägar måste förtydligas som park eller natur.

Kommunledningskontorets kommentarer: I vissa delar är områdena för gång- och cykelvägar förhållandevis väl tilltagna. Inför utställning av planförslaget bör möjligheten att avgränsa gång- och cykelvägsområden mot park- respektive naturområden studeras.

Tekniska nämnden anser att överbyggnaden av spårområdet söder om Kallhäll bör ligga inom parkmark för att ingå i område som enligt kommunens skötselplan städas och röjs från sly.

Kommunledningskontorets kommentarer: Det kan vara lämpligt att låta området närmast överbyggnaden vara parkmark då avsikten är att uppmuntra människors passage över spåren. Inför utställning av planförslaget bör avgränsning mellan natur- och parkmark studeras.

Ansvaret att åtgärda eventuella fel på bullerplanken bör tydliggöras.

Kommunledningskontorets kommentarer: Samtliga bullerskärmar ligger inom järnvägsområdet och är Trafikverkets ansvar att underhålla.

Planområdets gräns samt plangränser inom etapp 2 är svårlästa. Hur stor del av den gamla bussterminalen övergår till parkmark?

Kommunledningskontorets kommentarer: Den befintliga bussterminalen omfattas inte av detaljplanen för Mäljarbanan. Frågan om vad marken används till bör avgränsas i kommande planarbete för Barkarby centrum.

Påverkan under byggtiden

Arla Foods påpekar att det inte får bli avbrott i försörjning av el, vatten, fjärrvärme eller datatrafik under byggtiden. Inte heller transporter till och från mejeriet får påverkas under byggtiden. Sprängarbeten måste planeras tillsammans med mejeriet för att inte skada känslig utrustning i fabriken.

Kommunledningskontorets kommentarer: En plan för avbrottsfri infrastruktur för Arla Foods tas fram av Trafikverket inför utställning av planförslaget. Enligt planen ska det inte inträffa några avbrott. Eventuellt avtal om störningar med planen som grund tecknas direkt mellan Trafikverket och Arla Foods.

SL påpekar att störningar under byggtiden bör minimeras.

Kommunledningskontorets kommentarer: Samråd mellan Trafikverket och järnvägens operatörer om planerade banarbeten samlas i en banarbetsplan. Arbete med banarbetsplanen har inletts och kommunicerats mellan Trafikverket och SL.

Vilka störningar kommer att ske under byggtiden? Kommer naturvårdsverkets riktlinjer för störningar under byggnadstiden att följas?

Kommunledningskontorets kommentarer: Att spårutbyggnaden medför vissa störningar är oundvikligt. Vad störningarna innebär och hur de åtgärdas ska framgå av järnvägsplanen.

Övergripande och planprocessen

En privatperson tror inte att målsättning med utbyggnaden, att förbättra tågens punktlighet, fler tåg och kortare restider, kommer att uppfyllas. Dagens problem består istället av signalfel, växelfel och att det blir köbildning i getingmidjan runt Stockholm central.

Kommunledningskontorets kommentarer: Idag får små fel ofta förhållandevis stora konsekvenser då det är många tåg som ska samsas om utrymmet. Fler spår minskar sårbarheten för driftstörningar. Spårutbyggnaden får dock full effekt först efter att sträckan mellan Barkarby och Tomtebodavägen byggts ut till fyra spår och när Citybanan är färdig.

Detaljplanen saknar en redovisning av hur intresseavvägning gjorts mellan enskilda och allmänna intressen.

Kommunledningskontorets kommentarer: Intrången i enskilda intressen är förhållandevis små. Fastighetsägare som drabbas av intrång ska ersättas av Trafikverket. En avvägning görs mellan påverkan på enskilda fastigheter och nytan av utbyggnaden.

Det är inte nödvändigt att i planhandlingarna informera om möjlighet till kompostering enligt kommunens avfallsplan då avfallsplanen ingår i kommunens renhållningsordning.

Kommunledningskontorets kommentarer: Formuleringen stryks ur planbeskrivningen.

Förpacknings- och tidningsinsamlingen (organisation) saknas i sändlistan för detaljplanen. De bör ha möjlighet att yttra sig för att bevaka sina intressen.

Kommunledningskontorets kommentarer: Organisationen läggs till på sändlistan inför utställning av planförslaget.

Miljökonsekvensbeskrivningen håller god klass men är ganska skissartad. Det är svårt att tolka vilka åtgärder som nämns i miljökonsekvensbeskrivningen som i slutänden kommer att genomföras.

Det är svårt att tolka vilka miljökonsekvenser projektet medför med utgångspunkt ur miljökonsekvensbeskrivningen och det finns stora osäkerheter. Bygg- och miljönämnden menar att skillnaden i miljökonsekvenser mellan att bygga ut eller inte är svårtolkade.

Uppfyllelse av regionala och lokala miljömål saknas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras så att skillnaderna mellan utbyggnadsalternativet och nollalternativet framgår tydligare. Uppfyllelse av regionala och lokala miljömål ska framgå.

Flera yttranden, bl a från miljö- och bygglovsnämnden, innehåller önskemål om att bullerplank bör sättas upp innan övriga arbeten påbörjas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Trafikverket bör sträva efter att göra detta så tidigt som möjligt. Innan nya skärmar kan sättas upp måste ny grundläggning för nya skärmar vara klar. För att minska tiden som skärmarna är nere bör den befintliga skärmen rivas i etapper.

SCA oroar sig för ökade klotterproblem. Utbildning-, kultur- och fritidsförvaltningen anser att klottersaneringen längs spåret bör förbättras.

Kommunledningskontorets kommentarer: Tunnelväggar och andra ytor som nyanläggs eller byggs om och som är utsatta för klotter bör utföras på ett sådant sätt att klotter motverkas och behandlas för att underlätta klottersanering.

I arbetet med gestaltning av stationer, bullerplank och andra anläggningar runt spåren bör konstnärer bjudas in.

Kommunledningskontorets kommentarer: Vem som utför olika arbeten regleras inte av detaljplanen. Frågan om konstnärlig medverkan bör bevakas genom kommunens fortsatta deltagande i gestaltning av nya byggnader och anläggningar.

Något yttrande påpekar att utställningsmaterialet ska finnas tillgängligt på Trafikverkets hemsida.

Kommunledningskontorets kommentarer: Kommunen publicerar samtliga planhandlingar på sin webbplats. Även Trafikverket bör ha samma rutin.

En grupp med boende vid Alpvägen anser att utbyggnad av ny gång- och cykelbro i Passadvägens förlängning ska kopplas till utbyggnad av bostäder på Alpvägen. Gruppen vill ha tydlig redovisning av om, och i så fall när, Passadvägen kommer att byggas ut som körbar väg.

Kommunledningskontorets kommentarer: Utbyggnad av nya bostäder på Alpvägen avgörs i separat planärende. Frågan om utbyggnad av bostäder är avhängigt att gång- och cykelvägen byggs bör hanteras i det ärendet. Även frågan om utbyggnad av körbar väg mellan Passadvägen och Järfällavägen bör hanteras separat då den inte är avhängig Mäljarbanans utbyggnad.

Vattenfall påpekar att koncession kan behövas för ombyggnad av kraftledningar, vilket kan vara en tidskrävande process. Ny detaljplan kan inte antas innan avtal upprättats mellan berörda parter.

Kommunledningskontorets kommentarer: Kommunledningskontoret förutsätter att Trafikverket hanterar de koncessionsärenden som är nödvändiga.

Länsstyrelsen påpekar att stora delar av järnvägsområdet ingår i markavvattningsföretag som kanske inte längre är aktuella. Om planerade åtgärder medför intrång i torrlägningsföretagen ska tillstånd för detta sökas hos miljödomstolen.

Kommunledningskontorets kommentarer: I första hand är det Trafikverket som söker om tillstånd för att kunna göra förändringar i de torrlägningsföretag som berörs. Om det krävs för genomförande av detaljplanen kommer kommunen att söka om tillstånd hos miljödomstolen.

En eventuell dagvattendamm i naturreservatet i Kallhäll måste prövas i särskilt beslut om kompensationsåtgärder för intrång i naturreservatet.

Kommunledningskontorets kommentarer: Beslutet om upphävande av del av naturreservatet fattades 2010-06-01. Det nämner inget specifikt om dagvattendammar. Däremot reglerar det anläggande av groddammar.

Trafikverket påpekar att kompensations-, skydds- och övriga åtgärder som ska genomföras regleras i avtal som tecknas mellan Trafikverket, kommunen och SL. Skyddsåtgärder enligt miljökonsekvensbeskrivningen är enbart förslag. Järnvägsplanen anger vilka åtgärder som ska vidtas.

Kommunledningskontorets kommentarer: Avtal kommer godkännas parallellt med att detaljplanen antas. Åtgärder som är väsentliga för planens genomförande hanteras i avtalen mellan kommunen och Trafikverket.

Utbildning-, kultur- och fritidsförvaltningen anser att hela järnvägssträckningen bör fotodokumenteras innan arbetena startar.

Detta krav har kommunen tidigare framfört till Trafikverket i yttrande från kommunstyrelsen.

Kommunledningskontorets kommentarer: Kommunledningskontoret delar Utbildnings-, kultur- och fritidsförvaltningens synpunkter.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Länsstyrelsens yttrande

80. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ser positivt på att frågan om dagvattenhanteringen och Bällstaån utvecklas. I planhandlingarna går det inte att bedöma om reningsåtgärderna är tillräckliga eller lämpliga. Föreslagna åtgärder kommer att prövas enligt miljöbalken men för att kunna bedöma detaljplanens lämplighet behöver ett utförligare underlag redovisas i planen. Länsstyrelsen anser att planen behöver reglera att dagvatten som tillförs Bällstaån ska renas.

Kompensationsåtgärder för intrång i grönområdet längs Bällstaån bör hanteras av detaljplanen.

Andra skäl att åtgärda Bällstaån är att minska de höga risker för ras och skred som finns längs ån.

Kommunen och Trafikverket bör samordna sina åtgärder som innebär vattenverksamhet så långt möjligt. Stora delar av järnvägsområdet ingår i markavvattningsföretag som kanske inte längre är aktuella. Om planerade åtgärder medför intrång i torrlägningsföretagen ska tillstånd för detta sökas hos miljödomstolen.

Det finns risk att stängsel på 1,5 meter kommer att innebära problem med vilt som springer längs spåren. Säkerhetsrisker och tekniska problem med korsande vilt bör utredas.

Bullerstörningsnivåer för boende längs banan bör redovisas tydligare. Resonemang om effekter av olika bulleråtgärder, bl a olika skärmhöjd, bör finnas med. Ambitionen bör vara högre än att konstatera att "högsta acceptabla nivå uppnås". Vibrationsernas förstärkande effekt på upplevelsen av buller bör framgå. Bulleråtgärdernas stadsbildspåverkan, barriäreffekt etc bör framgå. Genom att projektet är att betrakta som väsentlig ombyggnad är det rimligt att bulleråtgärder genomförs även om de medför en avsevärd kostnad (tidigare meddelat i yttrande över järnvägsutredningen 2009-02-02).

Det är positivt att bebyggelsen flyttas ut från spåret där så är möjligt och att känslig markanvändning inte tillåts i spårens absoluta närhet. I det fortsatta planarbetet behöver riskreducerande åtgärder studeras närmare där rekommenderade skyddsavstånd inte klaras. Alternativa entréer är positivt för att minska risker förenade med att människor tar genvägar över spåren.

Stenblocket med skålgropar som är en del av fornlämningen i Slammertorp bör om möjligt få en ny plats och informationsskylt i närheten, t ex i naturreservatets entré. Detsamma gäller runstenen som står intill Äggelunda bytomt.

Länsstyrelsen hänvisar i övrigt till tidigare lämnade yttranden på Trafikverkets järnvägsutredning och tillåtlighetsprovning av spårutbyggnaden.

Yttranden från remissinstanser

22. Naturskyddsföreningen

Biotopen vid Lädersättra bytomt försvinner men kan återskapas vid hagen på västra sidan spåren. I restaureringen ska åtgärder för att gynna reptiler i området göras.

Dammarna för dagvattenhantering i Kallhäll är bra men dammen vid Slammertorps-

vägen bör få mjukare och rundare former. Underhåll av dammen behöver klargöras i planen. Naturvårdsföreningen är emot slyröjning och upprensning av området mellan Kallhäll station och Slammertorpsgården. Anlägg dammarna och låt skogen bli en ljus sumpskog.

Överdäckning av spåret söder om Kallhäll är bra för människors passager men tveksam som spridningskorridor för växter och djur. Den bör byggas något bredare.

Åtgärder för att minska buller saknas i Tingshusområdet/kyrkan i Barkarby.

Cykelvägslösningen längs Kallhällsleden har för många passager med korsande vägar.

Föreningen konstaterar att det finns ett stort behov av infartsparkeringar och att bättre anslutningsbussar skulle minska behovet av infartsparkeringar och bilresor.

Föreningen vill se kraftfulla åtgärder för att förbättra Ballstaån, bl a som en kompensation för intrång i Görvälns naturreservat.

28. SL

Anser att flytt av bussterminalen i Barkarby i etapp 2 behöver utredas ytterligare. Bl a med tanke på angöring av busslinjer från nya Förbifart Stockholm kommer den mest attraktiva platsen för bussterminalen att vara vid Barkarby stations södra utgång, förutsatt att nya Skälbybron byggs som kombinerad buss- och gc-bro (vilket SL vill).

Sekundärentréer kommer endast att öppnas om de är samhällsekonomiskt lönsamma. I Kallhäll är en sekundärentré utesluten under lång tid framöver, i Barkarby och Jakobsberg ska möjligheten till sekundärentréer utredas ytterligare. Möjligheten till sekundärentréer bör finnas i detaljplanen.

Trapphusförbindelsen mellan nya Skälbybron och bussterminalen i etapp 1 bör vara parallell med bron.

Den planerade torgytan mellan Jakobsbergs centrum och tågstationen behöver få en godtagbar utformning för både busstrafik och gående (speciellt funktionshinder). SL föreslår att Jakobsbergs bussterminal redovisas som kvartermark (kräver utökning av planområdet).

Befintlig bussterminal i Kallhäll bör göras något rymligare, vilket kan påverka utformningen av detaljplanen.

SL är positiv till åtgärder som motverkar spårspring.

Störningar under byggtiden bör minimeras.

Ytterligare infartsparkeringar behövs vid alla tre stationer, gärna ihop med handel.

Angöring till stationerna behöver studeras vidare: 2 hcp-parkeringar/stationsentré, korttidsangöring med bil, taxi, servicebilar, varubilar, sophämtning, personalparkering, cykelparkering under tak och med fastlåsningsmöjligheter, räddningstjänst (mer konkret om brister på resp station?)

Biljetthallar behöver studeras fördjupat med avseende på: storlek, form och disposition, spärrlinjebredd och antal spärrar, trappor, rulltrappor och hissar, avstånd spärrlinje/trappor, inredning, informationstavlor, biljettautomater.

Väntutrymmen behövs på eller i nära anslutning till stationerna i Barkarby och Kallhäll och de anslutande bussterminalerna.

31. Svenska kraftnät

Påpekar att den kraftledning som korsar järnvägen kan komma att behöva byggas om. Svenska kraftnät påpekar också att beslut om finansiering av nedgrävning av ledningen väntas under 2010.

35. Brandkåren Attunda

Påpekar att de behöver tillgänglighet till spåren även om plank och staket byggs. Rekommendationen från riskutredningen om 30 meters bebyggelsefri zon intill järnvägen saknas i planbeskrivningen.

Statistik om vad som transporteras på Mäljarbanan saknas.

37. Banverket (eget yttrande inskickat innan sammanslagning till Trafikverket)

Förhindrat spårspång (otillåten spårpassage) ska inte kopplas ihop med barriäreffekt. Den visuella barriäreffekten kommer att öka men totalt sett kommer barriäreffekten att minska genom nya och förbättrade planskilda passager.

Frågan om nya entréer är inte avgjord, diskussioner pågår med SL och kommunen.

Trafikverket kommer inte att omöjliggöra framtida entréer.

Det bör tydligare framgå att bebyggelse närmare än 30 meter från spåren inte är önskvärd. Riskreducerande åtgärder kan krävas på vissa sträckor.

Den nya Skälbybron dimensioneras helt för att klara fordonstrafik. Men Trafikverket ser ändå positivt på att kommunen planerar för ny bro mellan Veddestavägen och Enköpingsvägen.

Skyddsåtgärder enligt miljökonsekvensbeskrivning är enbart förslag. Järnvägsplanen anger vilka åtgärder som ska vidtas. Kompensationsåtgärder för intrång i naturreservatet anges i separat beslut. Kompensations-, skydds- och övriga åtgärder som ska genomföras regleras i avtal som tecknas mellan Trafikverket, kommunen och SL.

38. Utbildnings-, kultur- och fritidsförvaltningen, Järfälla kommun

UKF-förvaltningen anser att ingreppen i trädgården runt Röda stugan måste minimeras.

Runstenen vid Äggelunda bör flyttas till en plats nära det nuvarande läget, diskuteras vidare med Länsstyrelsen.

Jakobsbergs stationshus kan flyttas som föreslaget utan negativ påverkan på de kulturhistoriska värdena.

Skålgropsstenar från Lädersättra bytomt flyttas till naturreservatet i samråd med Länsstyrelsen. Informationstavlor bör sättas upp och en bra avskärmning av kvarvarande del av bytomten mot järnvägen bör eftersträvas.

Miljön runt Bas- och Glasvillan kan förbättras för att framhäva byggnaderna bättre, t ex genom att den gamla allén återskapas.

Hela järnvägssträckningen bör fotodokumenteras innan arbetena startar.

I arbetet med gestaltning av stationer, bullerplank och andra anläggningar runt spåren bör konstnärer bjudas in.

Den nya gång- och cykelvägstunneln i Jakobsberg bör byggas över jord för att öka trygghetsupplevelsen. Klottersaneringen längs spåren behöver förbättras.

Tillgängligheten till naturreservatet kan förbättras med informativa entréer med cykelparkeringar, toalett, infotavlor etc. Ny entré bör anläggas vid Slammertorpsbrons västra fäste. Reservatets funktion bör utvecklas. Kontakten mellan Järva- och Görvälnreservatet behöver säkras genom viltpassager.

61. Vattenfall

Har ledningar som korsar järnvägen på två ställen, dels söder om Kallhäll (samlokalisat med Svenska kraftnät), dels i Barkarby (ledning under järnvägen). Vattenfall behöver mer detaljerat projekteringsunderlag (koordinatsatta spårlägen, perronger, parkeringsplatser, höjder m m) för att kunna bedöma om ledningar behöver byggas om. Koncession kan behövas för ombyggnad, vilket kan vara en tidskrävande process.

Ny detaljplan kan inte antas innan avtal upprättats mellan berörda parter. Vattenfalls ledningar finns inte omnämnda i samrådshandlingen, varför de inte kan acceptera detaljplanen i nuvarande utformning.

62. Regionplanenämnden

Är positiv till utbyggnadsplanerna då de överensstämmer väl med regionplanen. Fler och förbättrade passager över spåren är positivt för att minska järnvägens barriärefekt.

Bullerpåverkan bör minska, men estetiska värden längs sträckan måste beaktas.

Dagvattenlösningar måste tas fram som är i linje med Vattenförvaltningens krav och som gynnar utvecklingen i Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Projektets övermassor bör i största mån hanteras lokalt.

64. Stockholm vatten

Stockholm vatten anser att åtgärder måste genomföras för att minska risken för föroreningar av Mälarens vatten och att de har rätt att vara med vid planering av och utformning av skyddsåtgärder.

Längs Bällstaån planeras för flera större utbyggnadsområden och infrastrukturprojekt, bl a Barkarbystaden E18 och Förbifart Stockholm.

Översvämningsriskerna ökar med större andel hårdgjorda ytor. Det framgår inte av planförslaget hur andelen hårdgjorda ytor förändras. Sannolikt ökar avrinningen till Bällstaån med större risk för översvämningar. Risken för översvämningar norr om Bällstaåns passage under Järnvägen minskar tack vare den nya trumman men ökar samtidigt nedströms Bällstaån. Omfattande utjämningsmagasin behöver anläggas på flera ställen längs ån.

Redovisade dagvattenlösningar måste visa oförändrade eller minskade flöden och åtgärder för att förhindra utsläpp vid olyckor behövs.

66. Strålsäkerhetsmyndigheten

Har inga synpunkter på förslaget men vill påminna om dokumentet ”Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält – en vägledning för beslutsfattare”.

71. Sundbybergs stad

Är positiva till spårutbyggnaden och önskar att projektet samordnas med den fortsatta utbyggnaden mot Tomtebodavägen. Sundbyberg stad arbetar tillsammans med Trafikverket för att kunna lägga spåren genom Sundbyberg i tunnel.

75. Miljö- och bygglovsnämnden, Järfälla kommun

Miljö- och bygglovsnämnden anser att projektet är positivt men att störningar måste minimeras och undanröjas. Det är svårt att tolka vilka miljökonsekvenser projektet medför med utgångspunkt ur miljökonsekvensbeskrivningen. Osäkerheten i vilka åtgärder som faktiskt genomförs är för stora. Skillnaden i miljökonsekvenser mellan att bygga ut eller inte är svårtolkade.

Hur kommer Bällstaån med intilliggande grönområde att påverkas av erosionsskydd och kulverteringar?

Miljökonsekvensbeskrivningen bör redovisa hur många tunnlar och på vilket avstånd de anläggs.

Uppfyllelse av regionala och lokala miljömål saknas.

Passager för djur över spåren är inte tillräckliga. Över- eller undergångar behövs i stråket Polhem söder om Kallhäll samt i Bällstaåns dalgång. Den nya kulverten för

Bällstaån under järnvägen ska utformas för småvilt.

Dagvatten från Mäljarbanan behöver renas innan det släpps till Bällstaån och hinder för spill vid olyckor behöver finnas.

I redovisningen av bulleråtgärder saknas redovisning av vilka åtgärder som valts bort. Bullerskärmar bör byggas så tidigt som möjligt i processen för att minska störningar under byggskedet. Bullerkartorna behöver kompletteras med detaljerade kartor över enskilda fastigheter. Hänsyn behöver tas till det sammanvägda bullret från flera bullerkällor där det är aktuellt, bl a vid Jakobsbergs station.

Vid flytt av det gamla stationshuset i Jakobsberg behöver sophanteringen lösas på ett bättre sätt än idag. Den befintliga nedgången, intill spårområdet, till gångtunneln under järnvägen bör förtydligas för att få bättre orienterbarhet, utformning och komfort.

Skålgropar och runsten som behöver flyttas bör om möjligt få nya placeringar, på plats som Länsstyrelsen anvisar, inom kommunen.

Kompensation för intrång i Görvalns naturreservat beslutas i separat ärende och kommenteras därför inte i yttrandet. En eventuell dagvattendamm i naturreservatet i Kallhäll måste prövas i det separata ärendet.

Miljö- och bygglovsnämnden har även lämnat yttrande på Trafikverkets tillståndsansökan för vattenverksamhet. I yttrandet tillkommer, utöver synpunkter på detaljplanen, krav på redovisning av grundvattensänkningar, vilka fastigheter som berörs och vilka energibrunnar som kan komma att påverkas, vilka träd som kan komma att påverkas och om torvmossen vid SCA:s kartongfabrik kommer att påverkas, t ex genom torrläggning.

78. Vägverket (eget yttrande inskickat innan sammanslagning till Trafikverket)

Vägverket är positiv till projektet. Motorvägshållplatser bör rymmas intill Barkarby station och bör redovisas i detaljplanen. Yttrandet innehåller en principskiss med körbanebredd för motorvägshållplatserna. För att underlätta framtida motorvägshållplatser bör gång- och cykelbanan mellan järnvägen och E18 skjutas västerut.

Risker för sättningar p g a schakt- och fyllningsarbeten eller andra markåtgärder bör beaktas.

Fri höjd över E18:s körbana ska redovisas i planen. Fri höjd ska vara 4,7 meter. För nya bron i Skälbyvägens förlängning som är en lättkonstruktionsbro ska fria höjden vara 5,1 meter. För nya bron i Skälbyvägens förlängning kan det bli svårt att undvika brostöd mellan körbanorna. I övrigt bör brostöd mellan körbanorna undvikas.

79. Tekniska nämnden, Järfälla kommun

Nämnden påpekar att gång- och cykelvägar i detaljplanen felaktigt medger mopedtrafik, klass 1 (maxhastighet 45 km/h). Det är mopeder, klass 2 (maxhastighet 25/30 km/h), som får köras på gång- och cykelvägar.

Samtliga pendeltågstationer bör ha dubbla entréer.

Alla nya broar och tunnlar som byggs för gång- och cykeltrafik ska ha en lutning på max 5%.

Detaljplanen bör inte omöjliggöra att gång- och cykelvägen mellan järnvägen och E18 i Barkarby kan fortsätta söderut. Inga master eller andra anläggningar bör placeras där som hindrar en utbyggnad.

Nämnden efterlyser en tydligare redovisning av vilka parkeringsplatser som försvinner och ersätts väster om järnvägen i Barkarby, samt vem som är huvudman för de berörda platserna. Nya parkeringsplatser får inte hindra nytt punktbus i Barkarby centrum. Möjligheten till parkeringshus eller parkeringsdäck i flera våningar bör studeras.

Möjligheten att räta ut vägdragningarna där Veddestavägen, Skälbyvägen och Helikoptervägen möts bör studeras.

Eventuellt behöver ett fåtal parkeringsplatser sparas längs Vasavägen.

Platsen där Frihetsvägen går i tunnel under järnvägen bör förses med belysning som bekostas av Trafikverket.

Utfartsförbudet mot Järfällavägen bör tas bort i den sydligaste delen av Jakobsberg 22:13 för att möjliggöra angöring till fastigheten efter spårutbyggnad.

Den nya passagen i Passadvägens förlängning bör kompletteras med trappor för att förkorta gångstråk mellan bostäder och naturmark.

Illustrerade parkeringsplatser vid kolonilottsområdet i Kallhäll bör ingå som kompensationsåtgärd för intrång i naturreservatet.

Ett u-område för underjordiska ledningar krävs vid Barkarby station där järnvägsområdet kragar ut för plats för mobilmast.

Den illustrerade gång- och cykelvägen nordväst om Barkarbybron kommer i konflikt med planerade dammar för Bällstaån. Ett läge närmare järnvägen bör utredas.

Ytterligare kulvertering av Bällstaån strider mot kommunens ambitioner att förbättra vattenkvaliteten i ån. Kompensationsåtgärder för Bällstaån ska utformas i samråd med Järfälla kommuns ombyggnad av ån.

Bergsschakter för banvallen bör i sin helhet ligga inom järnvägsområdet för att tydliggöra ansvaret för skötsel. Redovisning av bank och schakt bör förtydligas.

Stängsel längs spåren bör följa järnvägsområdets gräns för att tydliggöra ansvar för skötsel och för att skapa ett snyggare intryck från tåget.

Grönområde kring gång- och cykelvägar måste förtydligas som park eller natur.

Ekodukten bör ligga inom parkmark för att ingå i område som enligt kommunens skötselplan städas och röjs från sly.

Kostnader för de delar av projektet som ligger inom planområdet förutsätts betalas av Trafikverket. Ökade driftskostnader bör räknas som volymökning.

Exakt placering och utformning av bulleråtgärder bör hanteras av gestaltningsprogrammet. Yttrande om förslag till skärmplacering och staket tas upp i remissvar till gestaltningsprogrammet.

Planområdets gräns samt plangränser inom etapp 2 är svårlästa. Hur stor del av den gamla bussterminalen övergår till parkmark?

Återvinningsstation vid Barkarby station saknas i illustrationen. På västra sidan av Jakobsbergs station kan utrymme behövas för framtida behov av en komplett återvinningsstation.

Utrymmen för avfallshantering vid stationerna ska finnas i gatuplan. Det är inte nödvändigt att i planhandlingarna informera om möjlighet till kompostering enligt kommunens avfallsplan då avfallsplanen ingår i kommunens renhållningsordning.

Förpacknings- och tidningsinsamlingen (organisation) saknas i sändlistan för detaljplanen. De bör ha möjlighet att yttra sig för att bevaka sina intressen.

Planförslaget har lämnats utan erinran av:

- SMHI
- Lantmäteriet (påpekar dock redaktionellt fel i gf-besk)
- Försvarsmakten
- SGU
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Yttranden från sakägare

1. Sonja och Bo Dahl, Galoppvägen 1

Vill att bullerplanket längs Galoppvägen ska vara högre från Galoppvägens början. Marken sluttar längs sträckan vilket gör att plankets höjd över rälsöverkant varierar.

6. Skanska fastigheter Stockholm AB/Vellonia Mark och expl (Jakobsberg 2:849)

Fastigheten Jakobsberg 2:849 ingår i ett planområde för nya bostäder. Skanska/Vellonia vill säkerställa att bullernivån inte ökar på fastigheten och att inte säkerhetsavståndet till bebyggelse ökar.

7. Jernhusen (flera fastigheter inom planområdet)

Önskar få delta i det fortsatta arbetet med utveckling av regionala bytespunkten i Barkarby och föreslår att detaljplanen möjliggör tredimensionell fastighetsbildning.

8. Joakim Edman, Allmogevägen 14

Upplyser om att BRF Jakob bara har specialfönster mot stationen och Folkungavägen. Edman vill veta minsta avståndet mellan närmaste huskropp och spåren.

9. Mats Eriksson, Sporrvägen 5

Hoppas på att buller och vibrationer ska minska med ny teknik och nya byggmetoder och genom nya bullerplank. Anser att vibrationerna redan idag är för kraftiga.

10. E Tuuri, Galoppvägen 47

Önskar bullerskyddad uteplats, fasadåtgärder, nya fönster etc.

18. Gunilla och Leif Eriksson, Handformarvägen 1B (Basvillan)

Är oroliga för att gränsvärden för buller kommer att överstigas.

19. Ingrid och Attila Kriss, Galoppvägen 71 (Jakobsberg 2:1308)

Är emot föreslagen utbyggnad av Mälarbanan. Kriss vill ha garantier för att bullernivåerna inte ökar. De vill också ha en mätning av bullret för att kontrollera om fastställda riktvärden klaras. Kriss förutsätter att de får bullerdämpande fönster och bullerskyddade uteplatser.

20. BRF Loket (Jakobsberg 2:1182)

Anser att parkeringsplatserna längs Vasavägen som försvinner genom planförslaget behövs. Det kan vara svårt att ersätta på bostadsrättsföreningens egen mark. Ett alternativ kan vara att tillåta gatuparkering längs Vasavägens ena sida. Att gc-väg byggs längs Vasavägen är positivt.

21. Håkan Forsmark, Svensk emballageteknik (Jakobsberg 22:17)

Anser att utfarten från Jakobsberg 22:4 och 22:5 mot Järfällavägen bör behållas då den är enda naturliga vägen att ta sig ut. Intrång på industrifastigheterna medför att möjligheterna till parkering på andra delar av fastigheterna minskar eller omöjliggörs.

23. Stena fastigheter Stockholm AB (Jakobsberg 2:1164)

Motsätter sig planförslaget då buller och vibrationer försämrar möjligheterna till

framtida bebyggelse på Stenas fastighet. Stena är positiv till utbyggd infrastruktur men ljud- och vibrationssituationen får inte försämrats för deras fastighet.

24. Jenny Olsson och Andreas Viskari, Galoppvägen 53 (Jakobsberg 2:1317)

Vill ha mindre vibrationer än i dagsläget och reducerad bullernivå med hjälp av moderna bullerplank. Utöver det vill Olsson och Viskari ha fasad- och fönsteråtgärder för att minska buller. Helst ser Olsson och Viskari att järnvägen grävs ner.

25. Bertil Åkerblom, Vasavägen 87

Anser att bullerplank längs Vasavägens sträckning måste göras högre än vad planförslaget visar. Bullerplank bör sättas upp innan övriga arbeten påbörjas.

26. Arla Foods

Påpekar att det inte får bli avbrott i försörjning av el, vatten, fjärrvärme eller datatrafik under byggtiden. Inte heller transporter till och från mejeriet får påverkas under byggtiden. Sprängarbeten måste planeras tillsammans med mejeriet för att inte skada känslig utrustning i fabriken.

Arla saknar information om hur stor del av fastigheten som kommer att lösas in vid genomförandet av planen och vilken ersättning de kommer att få.

Infarten från Slammertorpsvägen blir för kort vilket kan skapa köer på Slammertorpsvägen. Infarten behöver få en annan sträckning från Mejerivägen.

Parkeringsplatser som försvinner från fastigheten måste ersättas med nya i samma antal.

Högre buller från järnvägen kan leda till att kraven på bullernivån från mejeriet skärps. Trafikverket måste garantera att mejeriet kan behålla dagens bullernivåkrav.

En ny utgång från Kallhäll station bör öppnas för att korta gångvägen till stationen.

Det kortar gångvägen till tåget, ökar trygghetskänslan och motverkar spårpassager som är en säkerhetsrisk för Arlas anställda.

Möjlighet att bygga ett stickspår till industriområdet bör finnas kvar i den nya detaljplanen. Installationer för att förbereda för stickspåret bör göras av Trafikverket.

29. Jakobsbergs folkhögskola (Jakobsberg 13:1)

Har inga synpunkter på intrång på Jakobsberg 13:1 men förutsätter att överenskommelse träffas om ersättning för tidigare och nu planerade intrång.

32. KB Jakobsberg i Järfälla (Jakobsberg 22:16)

Framför flera skäl till att ingreppen på Jakobsberg 22:16 kommer att få betydande konsekvenser. Ägaren förordar att detaljplanen föreskriver att hela byggnaden på fastigheten rivs. Det område på kvartersmark som redovisas som prickmark bör läggas på Tj-område, alternativt allmän plats. Redovisning av alternativt spårdragning med ett spår på vardera sidan av befintliga spår saknas i planhandlingarna. En redovisning av hur parkeringsbehovet löses och hur möjligheten att fortsätta driva verksamheten saknas. Säkerheten längs spåren är inte acceptabel.

33. Marcato förvaltnings AB, c/o AB Sagax (Veddesta 1:13)

Påpekar skada av intrång på Veddesta 1:13, bussterminalen. Detaljplanen saknar en redovisning av hur intresseavvägning gjorts mellan enskilda och allmänna intressen. Möjligheten att driva verksamheten vidare fram till 2017 behöver redovisas bättre. Hur löser man t ex verksamhetens parkeringsbehov? Olycksriskerna bedöms som stora med tanke på järnvägens närhet till verksamheten.

Marcato bifogar även yttrande på Trafikverkets järnvägsplan. Yttrandet berör tillfälligt nyttjande under byggtiden och kommenteras inte här.

34. Fastighets AB V-verket (Järfälla 22:14)

Påpekar skada av intrång på Järfälla 22:14. Detaljplanen saknar en redovisning av hur intresseavvägning gjorts mellan enskilda och allmänna intressen. Parkeringsbehovet för verksamheten är inte löst och utfartsförbud mot Järfällavägen bör tas bort i fastighetens norra del.

Utredningen om alternativa spårdragningar (östra eller västra sidan om befintliga spår) är inte tillräcklig. Olycksriskerna bedöms som stora med tanke på järnvägens närhet till verksamheten.

Detaljplanen bör redovisa rivningsföreläggande för befintlig byggnad mot järnvägen.

36. SCA (Dikartorp 3:4 och 3:6)

Vill ha kvar möjligheten till industrispår till Dikartorp 3:6. Det är viktigt att kunna ha fri körväg runt fabriken som idag. Särskilt nordvästra hörnet är känsligt för intrång. Oro för ökade klotterproblem.

Säkerheten och arbetsmiljön för personal vid SCA får inte försämrats.

SCA är positiva till den planerade gångbron då deras mark används som spårpassage idag.

40. Heliga trefaldighets katolska församling (Jakobsberg 22:15)

Beklagar att möjligheten till förskola på fastigheten tagits bort. Församlingen menar att även övriga utbyggnadsmöjligheter i praktiken försvinner då parkeringsfrågan blir svår att lösa.

Församlingen tror inte att det går att klara riktvärden för buller eller vibrationer som anges i miljökonsekvensbeskrivningen och som stödjer sig på utredningar om vibrationer.

Ljuskörsållandena i kyrkobyggnaden kommer att försämrats genom spårutbyggnad och bullerskärm.

Församlingen är orolig för hälsoeffekter av elektromagnetiska fält och andra störningar från fälten samt för urspårningsolyckor.

Avslutningsvis konstaterar församlingen att den bästa lösningen vore att få hela fastigheten inlöst och en ny plats för ny kyrka.

44. Torsten Pettersson och Aranka Sternoczky, Sporrvägen 19

Kräver att Trafikverket tar ansvar för de sättningskador som spårutbyggnaden medför. Pettersson och Sternoczky undrar vem som står för minskning av marknadsvärde på fastigheterna till följd av ökat buller. Trafikverket bör presentera en åtgärdsplan för utomhusmiljön, inomhusmiljön, vibrationer och andra eventuella skador av ökad trafik.

45. Britt-Louise Sundbom, Galoppvägen 11

Anser att järnvägen bör byggas under jord för att minska buller och frigöra mark för förtätning etc och för att få bort uppställningsplats för insatståg väster om Galoppvägen. Bullerplank måste göras barnsäkra.

46. Lisa Dalin och Håkan Wernvall, Galoppvägen 45

samt Kajsa och Lova Ask, Solna (upp vuxna i området, inte sakägare)

Anser att järnvägen bör byggas under jord med ungefär samma motivering som Sundbom. Ett alternativ är att placera järnvägen i en kanal eller vagga för att minska

den visuella barriäreffekten.

Spårutbyggnad bör ske västerut för att inte påverka bostäder längs Slöjdvägen, Galoppvägen och Sporrvägen.

Bullernivån får inte öka, varken ute eller inne. Den bör istället minska t o m 2020.

Bulleråtgärder bör främst vidtas på spår och vid banvall, inte som fasadåtgärder. Bullerskärmar får inte bli högre än idag längs Galoppvägen och Sporrvägen, det skulle innebära skymd sol på uteplatser längs sträckan. Undantaget är den första radhuslängan på Galoppvägen.

Dalin och Wernvall vill inte ha en vändplats för tåg väster om Galoppvägen p g a problem med buller från uppställda spår.

Banvallen behöver byggas om för att minska vibrationer från tågen.

Hälsoaspekter av partiklar från tåg och järnväg behöver redovisas bättre. Hur påverkar de miljön inne och ute? Gränsvärden för elektromagnetiska fält får inte överskridas? Bullerplank måste göras barnsäkrade, de får inte bli klätterplank.

Dagens tunnel under spåren i Jakobsberg är otillräcklig för passager, speciellt som den ofta är ett hinder för funktionshindrade personer när inte hissarna fungerar. Situationen måste förbättras.

48. Sune Ringström, Grönvretsvägen 10

Anser att järnvägen bör byggas under jord mellan Jakobsberg och Kallhäll för att minska buller. Alternativt kan en 3 meter hög bullervall byggas längs västra sidan av spåren.

49. Annelie Verneresson och Joakim Engleson med familj, Galoppvägen 39

Anser att järnvägen bör byggas under jord mellan Söderhöjden och norra Jakobsberg. Även bussterminalen bör däckas över och spårutbyggnaden bör ske väster om nuvarande sträckning. Inga vändspår bör finnas och nattrafik bör inte förkomma. Trafikverket behöver ta ansvar för vibrationer, vilket är ett problem idag.

50. Bengt Sandberg, Vibblabyvägen 10

Anser att järnvägen bör byggas under jord mellan Söderhöjden och norra Jakobsberg för att minska problem med buller och möjliggöra högre hastighet för fjärrtågen.

51. Lena Hagman och Kjell Schützer, Galoppvägen 9

Anser att järnvägen bör byggas under jord för att inte förfula Jakobsberg och för att minska problem med buller. Buller och vibrationer bör inte öka. Hälsoaspekter av partiklar från tåg och järnväg behöver utredas och redovisas bättre.

Bullerplank längs Galoppvägen bör vara högre än idag i höjd med Galoppvägen 9.

Bullerplankens höjd bör anpassas till omgivande terräng och bebyggelse.

52. Pia Nyberg, Slöjdvägen 19 (Jakobsberg 2:306)

Förutsätter att hon får ersättning för intrång och att detaljplanen medger bostäder längs Slöjdvägens västra sida som i gällande detaljplan.

53. Christina Lundberg med familj, Grönvretsvägen 14

Tvivlar på att ett vanligt bullerplank är tillräckligt för att minska bullernivåerna till 55 dB(A).

54. Solveig Byserg och Michel Drapier, Ynglingavägen 20D

Önskar bullerplank eller annan åtgärd mot Bolinder strand.

Sekundär entré till Jakobsbergs station bör byggas direkt för ökad trygghet, tillgäng-

lighet, trivsel och säkerhet.

Är positiv till att gång- och cykelvägar förbättras och har önskemål om att bevara grönska mellan ”8 och 9”(oklart vad som avses med detta samt cykelparkering vid ”8” som även nämns). Hastigheten på Ynglingavägens kurva bör begränsas och infarten till parkeringshuset på Ynglingavägen behöver eventuellt flyttas.

56. Richard Andersson och Katarina Eklund, Sporrvägen 11

Anser att samma bullerkrav borde gälla som vid nybyggnad. De flesta av Trafikverkets egna kvalitetsmål för buller uppfylls inte. Framtida bullermiljö på Sporrvägen 11 kommer att bli skadlig.

Problem med vibrationer har ökat och tas inte på allvar av Trafikverket som inte föreskriver några åtgärder på sträckningen förbi Sporrvägen.

Även om hela projektet inte är samhällsekonomiskt försvarbart hänvisar Trafikverket återkommande till ekonomiska avvägningar i bedömningen av vilka åtgärder som kan tas till mot buller, vibrationer etc. Åtgärderna bör istället utgå från att klara nuvarande och framtida regler och miljömål.

Det borde vara möjligt att bygga järnvägen under jord på en kortare sträcka om en brantare sluttning vid upp- och nedfarter kunde accepteras. Det skulle vara möjligt genom att styra vilken typ av trafik som kan trafikera sträckan.

Tidigare uppställningsplatser för tåg är sannolikt förorenade. De behöver undersökas och vid behov saneras.

Bullerplank och andra anläggningar behöver göras barnsäkrade och sträckor som saknar plank eller stängsel behöver få skydd.

59. Brödernas Family bageri AB (Jakobsberg 22:13)

Bageriverksamheten som bedrivs på fastigheten är beroende av fungerande lastbilslogistik. För att fastigheten ska fungera med bageri behöver utfartsförbudet mot Järfällavägen tas bort.

60. Kent Nilsson, Jakobsberg 22:13

Ägare till fastigheten som Brödernas Family bageri AB hyr. Har samma synpunkter som Brödernas Family bageri AB.

63. Diligentia (Jakobsberg 2:1992, 2:224 och 2:1930)

Är positiv till spårutbyggnaden och förutsätter att åtgärder genomförs så att Diligentias fastigheter inte försämras.

65. BRF Fågelsången (Jakobsberg 2:2359, 2:2360, 2:2361, 2:2284 och 2:2411)

Föreningen är positiv till spårutbyggnaden men befarar att problemen med buller, vibrationer och sättningsskador kommer att öka.

67. JM

JM har avtal med flera fastighetsägare inom Jakobsbergs södra industriområde. Avtalet innebär att JM omvandlar området till ca 1000 bostäder. JM vill kunna genomföra sina planer vilket innebär att radgarage placeras ca 9 meter från spårmit. Radgaragen ska kunna placeras i tomtgräns och fungera som kombinerade garage och bullerskydd. Bostadshus planeras ca 40 meter från närmaste spårmit.

JM önskar också att den planerade nya gc-bron mellan Vasavägen och området placeras längre norrut för att ansluta bättre till terrängen och JM:s planerade bostadsområde.

70. Tommy och Anu Lindberg, Galoppvägen 63

Anser att järnvägen bör byggas under jord. Lindberg är oroliga för att vibrationer ska leda till skador på deras byggnad. Uppställningsspår bör byggas mellan Jakobsberg och Barkarby istället för väster om Galoppvägen. Där finns mer plats.

Lindberg tror inte heller att målsättning med utbyggnaden, att förbättra tågens punktlighet, fler tåg och kortare restider, kommer att uppfyllas. Dagens problem består istället av signalfel, växelfel och att det blir köbildning i getingmidjan runt Stockholm central.

72. Salim Amin, Galoppvägen 51

Anser att bullerplank måste göras barnsäkra, att bullernivåerna behöver minska, att vibrationer måste upphöra och att ombyggnaden inte får påverka området negativt.

76. Blicon förvaltning AB/Bengt Lindberg, Slöjdvägen 21 (Jakobsberg 2:305)

Hoppas att det blir möjligt att bo på fastigheten, vilket planförslaget inte medger.

Lindberg vill bli ersatt för de inskränkningar i byggrätten som detaljplanen medför.

77. HF Service AB (Jakobsberg 22:10)

Menar att planförslaget riskerar att omöjliggöra nuvarande hantering. Uppställning av sopcontainer, utrymme för uttjänta däck, batterilådor och släpvagnsuppställning försvinner. Miljöhuset där spillolja, plast och annat förvaras behöver ersättas. För detta krävs bygglov snarast.

Lastrampen för hämtning och lämning av uthyrda maskiner tas bort och behöver ersättas. Eftersom markyta saknas är en möjlighet att ersätta lastbryggan med ett lyftbord.

Eventuellt behöver även tankhuset för diesel- och eldningsolja flyttas.

Alla föreslagna åtgärder ska bekostas av Trafikverket.

Utöver ersättning för intrång på fastigheten kan uthyrningsverksamheten komma att påverkas negativt av intrånget. HF Service önskar därför en dialog för att hitta lösningar som tillgodoser samtliga inblandade parter.



Yttranden från övriga personer, företag, föreningar etc

2. Joakim Jörgensen

Frågar vad som kommer att hända med Kindwalls (verksamhet på Veddesta 1:13) efter 2017.

3. Sture och Berit Thurfjell, Flygarvägen 14

Hur och när berörs koloniområdet vid järnvägen (bör avse koloniområdet i Barkarby då Thurfjell bor i Barkarby)?

4. Kristina och Bengt Edmundsson, Barsbrovägen 16

Kommer sänkning av grundvattennivån i Barkarby att påverka bergvärmeanläggning på vår tomt?

5. Lars Jansson, Jaktvägen 12, 3 tr

Mycket störd av buller, särskilt i sovrum. Utgår från att bullernivån sänks.

11. Bo Franzén, Ekedalsvägen 17

Är orolig att grundvattensänkningen ska påverka husgrunder och energibrunnar (bergvärmeanläggning) etc.

12. Kent Engardh, Albatrossvägen 46

Är orolig för att det inte ska finnas tillräckligt med plats för att bygga ut tunnelbanan till Barkarby i framtiden. Engardh har samma synpunkter på plats för tunnelbana i Jakobsberg om Akallagrenen förlängs dit.

13. Okänd avsändare

Vill att utställningsmaterialet ska finnas tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Gång- och cykelbron till Kallhäll(?) centrum måste vara täckt. Anser att Kallhälls station ska få en utgång i södra delen med hänsyn till olycksrisker.

14. Einar Jönsson, Kopparvägen 23

Vill att gångbron mellan stationen och centrum i Kallhäll ska vara inglasad eller överdäckad. Anser att Kallhälls station ska få en utgång i södra delen med hänsyn till olycksrisker.

15. Lennart Andersson och Bo Lindenstam, representanter för grupp vid Alpvägen (se programsamrådet)

Planförslaget tar inte tillräcklig hänsyn till planerad bebyggelse på Alpvägen. Bullerplank bör byggas längs sträckan förbi Alpvägen, både för att motverka buller och spårsprung.

Gruppen vill se fler infartsparkeringar i Jakobsberg. Om p-huset i centrum ska användas behöver information om det gå ut och att tider för avgiftsbeläggning bör ses över. SL bör förbättra kollektivtrafiken till Grönvreten/Alpvägen.

Utbyggnad av ny gc-bro i Passadvägens förlängning ska kopplas till utbyggnad av bostäder i Alpvägen. Den redovisade lösningen uppfattas inte som gen, bekväm och säker. Gruppen vill ha tydlig redovisning av om, och i så fall när, Passadvägen kommer att byggas ut som körbar väg.

16. SPF Kvarnen Järfälla

Är för utbyggnad av Mäljarbanan men vill att de särskilda reservationer som lämnats av Lotta Håkansson Harju (S) och Sven-Erik Köhlin (FP) i samband med planutskottets beslut om samråd ska beaktas.

Harju vill att samtliga pågående stadsbyggnadsprojekt runt Jakobsbergs centrum samordnas bättre och att busstationen i Kallhäll flyttas närmare centrum i förhållande till Kallhäll station.

Köhlin vill att utformningen av stängsel och plank ska vara väl bearbetad och påkostad för att minska järnvägens barriäreffekt. Stationerna behöver få en hög arkitektonisk nivå och utrymmen för service bör finnas i anslutning till stationerna. Parkerings- och angöringsmöjligheter intill stationerna behöver förbättras. För att ta ställning till flytt av gamla stationshuset i Jakobsberg behöver en tydligare miljöstudie göras för närområdet. Praktiska möjligheter att bygga en körbar underfart i Fokungavägens förlängning bör ordnas inom projektet för att inte fördyra eventuell framtida underfart. Förslaget till utveckling av gång- och cykelvägar är bra men bör studeras ytterligare. Den bro som ersätter gamla Barkarbybron bör utformas så att den kan vara en dubbelriktad körbar bro för biltrafik. En ny bro i Barkarby stations norra ände skulle komma att bli ett provisorium under allt för lång tid för att motivera att kommunen ska bekosta den redan nu.

17. Johanna Guo och Chengen Lu, ägare till Jakobsberg 2:307 (Slöjdvägen 17)

Vill inte att de nya spåren ska byggas så att de påverkar huset på fastigheten. Spåren bör byggas i tunnel. Fasad- fönsteråtgärder bör genomföras. I ett kompletterande yttrande motsätter sig Guo och Lu att möjligheten till bostäder försvinner från detaljplanen och att området som inte får bebyggas utökas.

27. Erik Philipson, Sporrvägen 8

Är positiv till spårutbyggnaden men vill ha bättre åtgärder mot buller, t ex genom bullerplank mellan spår två och tre.

30. Lista med 6 namn, boende på Lagmansvägen 7, 8 och 9 (namn går inte att tyda)

Oroas över att Enköpingsvägen ska få längre köer när biltrafiken flyttas från nuvarande bro till den nya Barkarbybron. Enklaste lösningen vore att låta den nya Skälbybron även vara en enkelriktad bilbro.

39. Kallhäll-Stäkets socialdemokratiska förening

Är positiva till spårutbyggnaden och att en ny station byggs i Kallhäll. Föreningen ser gärna att så mycket som möjligt av perronger och bron över spåren täcks av tak och vindsydd.

En ny entré i Kallhäll stations södra del är nödvändig, bl a för att förhindra olyckor. Den nya undergången norr om Kallhäll station bör medge att Bolinder strand och Kallhällsbadet får tillgång till kollektivtrafik.

Den nya stationen bör utformas så att den ger en känsla av att historia vävs ihop med nutid och framtid. Utsmyckning är också viktigt för att förmedla värme, trygghet och skönhet.

Antalet infartsparkeringsplatser behöver utökas jämfört med idag. Ett parkeringsdäck förordas.

Det är positivt att antalet cykelparkeringar utökas, gärna med samma lösning som i Kungsängen.

Den nya spårdragningen ger möjlighet till ny bebyggelse öster om järnvägen vilket är

positivt för utvecklingen av Kallhälls centrum. Med tanke på detta bör bullernivåer från järnvägen minimeras genom ny teknik.

41. Daniela Kolar, Ekedalsvägen 73

Anser att redovisningen av bulleråtgärder behöver redovisas bättre. Hur höga kommer bullerskärmar att bli? Hur kommer de att göras bullerabsorberande? Vilka fastigheter har rätt till åtgärder? Vems ansvar är det att åtgärda, vem kontaktar man som sakägare? Hur ser en uteplatsåtgärd ut? Bulleråtgärder bör vidtas innan byggnadsarbetet påbörjas. Effekter av ett högre plank bör redovisas. Finns det nån beredskap för att åtgärda de höghastighetsfenomen som miljökonsekvensbeskrivningen refererar till (men som man inte tror kommer uppstå)? Hur många gånger per dag kommer maxbullernivåer att förekomma idag och på 15 års sikt?

Även parker och grönområden bör bullerskyddas. Bullerskärmar bör sättas upp mot Görvälnreservatet och mot parkstråket söder om Söderhöjden.

Vilka störningar kommer att ske under byggtiden? Kommer naturvårdsverkets riktlinjer för störningar under byggnadstiden att följas?

Kommer vibrationer att kontrolleras och vilka åtgärder kommer att vidtas för bebyggelsen utmed Galopp- och Ekedalsvägen?

Kommer grundvattennivån att sänkas (tillfälligt eller permanent) och går det att få ersättning för skador till följd av sänkt grundvatten?

Vad är planen för Bällstaån och parken söder om Söderhöjden? Miljön skulle kunna förbättras genom att slänter mot ån gjordes flackare med följd att staketen kan tas bort. Kulverten öster om spåren just efter Bällstaåns passage bör öppnas för att öka upplevelsevärdet i parken. Dagvattendammar på Bällstaån bör vara en kompensationsåtgärd för den negativa påverkan på dagvattnet som spårutbyggnaden medför. Miljön runt det gamla stationshuset i Jakobsberg bör redovisas bättre. En plan för ersättning av träd som försvinner bör finnas. De fristående träden vid gamla stationshuset bör sparas. Murar är att föredra framför stationsskärmar. Vad som händer med den vackra rödeken redovisas inte i miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljön mellan tomtmarken på Galoppvägen och järnvägsområdet behöver utvecklas till ett attraktivt stråk som det en gång var, t ex med mindre blommande träd, klätterväxter på bullerplanket, lökväxter etc.

Den nya gång- och cykelvägen i Passadvägens förlängning bör utformas för att möjliggöra gena och bra passager ut i naturmarken. Slänter bör återplanteras med vegetation som passar på platsen. Bättre redovisning av träd, slänter etc efterfrågas.

Miljökonsekvensbeskrivning håller god klass men är ganska skissartad. Det är svårt att tolka vilka åtgärder som nämns i miljökonsekvensbeskrivningen som i slutänden kommer genomföras.

Ekarna i parken vid Jakobsbergs gård måste skyddas. Träd som ligger i farozonen bör mätas in. Skyddsteknik bör anges. Nyplantering av ekallé bör göras i stråket från Jakobsbergs gård via gångtunneln under spåren till Ekedalsvägen.

42. Ulla Berglund, Ekedalsvägen 55

Anser att flera typer av bulleråtgärder bör genomföras för att uppnå bästa resultat. Kan kommunen påverka trafiken, tågtyper etc på sträckan?

Spårutbyggnaden bör inte medföra intrång på tomtmark och grönområde intill Galoppvägen.

43. Eric Montelius, Travarvägen 34 (ledamot i byggnadsnämnden)

Viadukt över Passadvägen för körtrafik bör byggas redan nu. Hela järnvägen bör byggas under jord.

47. Fastighetsföreningen Ekedal (boende längs Galoppvägen, Sporrvägen, Ekedalsvägen, Travarvägen, Grimvägen samt del av Fullblodsvägen)

Förutsätter att spårutbyggnad inte sker österut.

Säkerhetsfrågor viktiga då flera lekplatser finns i närheten av spårområdet, tydliggör vems ansvaret är att åtgärda ev fel.

Vibrationer behöver minska, ökade problem på senare tid.

Ökat buller accepteras varken inomhus eller utomhus. Effektiva och spårnära bullerskärmar måste sättas upp för att motverka även utomhusbuller.

Vänd- och uppställningsspår måste flyttas från bostadsområdet, förslagsvis till skogsområdet närmare Kallhäll. Tågets ljudnivå och belysning i tågen är störande för de boende.

55. Sam Bjerkdal och Jeanette Grimborg, Ekedalsvägen 89

Oroar sig för problem med buller och vibrationer. Kommer äldre byggnader, VA-ledningar etc att klara vibrationerna?

57. Gunnar och Susanne Rehlin, Travarvägen 33

Anser att åtgärder behöver vidtas för att minska problem med vibrationer efter spårutbyggnad. All spårutbyggnad bör ske på västra sidan av spåren norr om Jakobsberg. Bullerplank måste vara barnsäkrade.

58. Sven-Olof Lundberg, Vibblabyvägen 28

Vill att stationshuset i Jakobsberg byggs om. Dörrar mot perrongerna behöver bytas mot större. Flera öppningar behöver tas upp mot plattformen längs stationsbyggnadens långsida. Hissar och rulltrappor behöver bytas ut till bättre fungerande.

Ökade underhållskostnader för fyra spår behöver redovisas.

68. Kallhälls företagareförening

Anser att gc-bron till norra entrén bör vara väderskyddad och att anslutning mot centrum bör utformas så att man kan gå under tak hela vägen.

Eventuellt nytt stationshus bör placeras så att det ansluter till torgytan och i nedre plan ha vänthall för buss- och taxiresenärer.

Infartsparkeringen bör utökas.

69. Nina Hjerpe, Sturevägen 5

Anser att järnvägen bör byggas under jord för att skydda den vackra naturen längs järnvägens sträckning. Naturen behövs för livsglädjens och syrets skull.

73. Christer Mårtensson, Turbingränd 5

Anser att bullerskydd bör byggas längs västra spåret mellan tågtunneln norr om Boliders strand och Kallhäll station.

74. Håkan Dahlström, Lädersättravägen 17

Undrar om Trafikverket kan garantera att grundvattensänkning inte kommer att påverka byggnader på hans tomt, brunn för dricksvatten och energibrunn (Bergvärmeanläggning).

Sammanfattning/slutsats

Med anledning av inkomna yttranden och fördjupning av de utredningar som ligger till grund för planförslaget föreslås följande ändringar av planförslaget inför utställningen:

- Funktioner runt Jakobsbergs gamla stationshus bör utredas mer detaljerat. Bl a måste restaurangens sophantering, uteservering och ev andra funktioner lösas för att kunna avgränsa tomten runt stationshuset i detaljplanen.
- Busshållplatser längs motorvägen i anslutning till nya Barkarby station bör illustreras i plankartans illustration.
- Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning behöver förtydligas för att bättre redovisa hur Bällstaån påverkas av ökad dagvattenavrinning. Område för dagvattendammar längs Bällstaån norr om Barkarby läggs in i plankartans illustration. Plankartans illustration bör redovisa både dagvattendammar för Mälarbanan och en fortsatt möjlig utbyggnad av flera dammar på platsen.
- Placeringen av gång och cykelvägens sträckning norrut från nya Barkarby station bör anpassas till dagvattendammar norr om Barkarby. Sträckningen illustreras i plankartans illustration. På att dammarnas läge är osäkert bör gång- och cykelvägen lämnas utanför planområdet. Både dagvattendammar och gång- och cykelväg anläggs i område som enligt gällande plan är parkmark.
- Utformningen av föreslagna dagvattendammar längs järnvägen behöver redovisas tydligare. En principutformning behöver anges för att tydliggöra hur dammarna kan vara ett värdehöjande inslag i gestaltningen av miljöerna längs järnvägen och i vilken mån de behöver stängslas in. En målsättning bör vara att dammar inte ska behöva stängslas in.
- De nya broarna över E18 i Barkarby kompletteras med bestämmelser om minsta tillåtna fri höjd, 4,7 meter för nya Barkarbybron och 5,1 meter för nya Veddestabron.
- Gränsen för mark som får bebyggas läggs närmare järnvägen för fastigheterna som ligger på Slöjdvägens västra sida. Byggnadshöjden ökas från 6,0 till 7,5 meter, vilket är samma höjd som anges i gällande detaljplan.
- Planområdet utökas ca 50 meter söderut längs Mejerivägen för att möjliggöra ny utfart från Slammertorp 4:1, Arlas industrifastighet.
- Möjlighet till samordnad utfart mot Järfällavägen läggs in i plankartan för fastigheterna Jakobsberg 22:13 och 22:14.
- Beskrivningen av hur parkeringsplatser runt Barkarby station påverkas bör förtydligas i planbeskrivningen.
- Beskrivningen av hur cykelparkeringsplatser runt de tre stationerna påverkas bör förtydligas i planbeskrivningen.
- Ett mindre antal parkeringsplatser bör finnas kvar längs Vasavägen. Plankartan kompletteras med redovisning av område för parkering.
- Uppgiften i planbeskrivningen om mopedtrafik på gång- och cykelvägar rättas.
- Möjligheten att undanta utkragningen från järnvägsområdet intill kommungränsen till Stockholm utreds inför utställning av planförslaget.
- Den illustrerade gång- och cykelvägen längs Kallhällsleden flyttas till vägens norra sida.
- Illustration av återvinningsstationen i Barkarby bör förtydligas på plankartans illustration med en beskrivningstext.

- Illustrationen bör kompletteras med en tre meter hög bullerskärm längs ny bebyggelse i Grönvreten.
- Utformning av bullerskrämar bör preciseras mer i detalj i underlaget till detaljplanen inför utställningen. Framst gäller det avsnitten förbi bostadsbebyggelse längs Galoppvägen, skärm längs Katolska kyrkan, sträckan längs Järfällavägen norr om korsningen med Viksjöleden där vägen leds om samt intill och söder om Barkarby och Jakobsbergs stationer.
- Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning behöver utvecklas med en mer detaljerad beskrivning av buller. Det ska framgå mer i detalj vilka fastigheter som påverkas av bullernivåer som måste åtgärdas. Beskrivning av konsekvenser för alternativa metoder att begränsa buller vid källan (spårnära skärmar och rälsdämpning) behöver utvecklas och övervägas söder om Söderhöjden och längs bostadsbebyggelsen längs Sporrvägen. Totaleffekt av flera bullerkällor (järnväg och väg/bussterminal) behöver utvecklas och beskrivas där det är aktuellt.
- Möjligheten att bedriva kyrkoverksamhet i Katolska kyrkan utan oacceptabla bullerstörningar måste utredas innan utställningen. Förutsatt att det är möjligt att ha kvar kyrkan läggs en utfart mot Järfällavägen in söder om kyrkobyggnaden.
- Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning behöver utvecklas med en mer detaljerad beskrivning av vibrationer utifrån de kompletterande mätningar som gjorts efter samrådet.
- Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning behöver utvecklas med tydligare beskrivning av de konsekvenser som kan uppstå av tillfällig och permanent grundvattensänkning. Målsättningen är att åtgärder ska vidtas för att skydda byggnader, brunnar, vägar etc från skador och påverkan av grundvattensänkning.
- Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning behöver förtydligas för att mer i detalj klargöra hur vandringsmöjligheter för olika djur ska möjliggöras. Bällstaåns nya tunnel under spåren utformas för att underlätta fiskens vandring och för att möjliggöra passager för småvilt.
- Värdefulla träd som står i utbyggnadsområdets absoluta närhet bör mätas in och undersökas för att kunna ange vilka skyddsåtgärder som ska vidtas. Det gäller bl a ekar i gamla Banvaktarträdgården i Barkarby, tallar öster om Röda stugan och ekar i parken nedanför Jakobsbergs folkhögskola.
- Avgränsningen av den nya bussterminalen i Barkarby behöver bearbetas, särskilt med avseende på de nivåskillnader som är mellan tomten och terminalen, samt möjligheten att behålla de uppvuxna tallarna som omnämns ovan.
- Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning behöver utvecklas med en fördjupning av den studie som identifierar risker längs järnvägen. Där det finns oacceptabla risknivåer behöver åtgärder definieras för att minska riskerna.
- Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning behöver utvecklas med en beskrivning av hur luftkvaliteten längs spåren påverkas.
- Områden som ska vara tillgängliga för allmänna underjordiska ledningar justeras enligt inkomna synpunkter och utifrån nytt förslag till ombyggnad av ledningar.
- Järnvägsområdets gräns justeras efter att schakter och slänter förtydligats. Gränsen justeras även utifrån andra ändringar i underlaget, bl a flyttade teknikanläggningar etc.

- Delar av områden som anges som gång- och cykelväg i plankartan kan istället redovisas som park eller naturområden om de tydligt kan definieras som sammanhållna parkområden.
- Redovisningen av området närmast överbyggnaden av järnvägen söder om Kallhäll ändras från natur till park.
- Planbeskrivningen kompletteras med en tydlig beskrivning av hur avvägning mellan enskilda och allmänna intressen har gjorts.
- Beskrivning av kompostering av avfall tas bort ur planbeskrivningen.
- Detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning kompletteras så att skillnaderna mellan utbyggnadsalternativet och nollalternativet framgår tydligare. Uppfyllelse av regionala och lokala miljömål ska framgå.

Madeleine Lundbäck
Planchef

Mattias Nilsson
Planarkitekt, Tengbom Stockholm