



Dnr Kst 2009/117

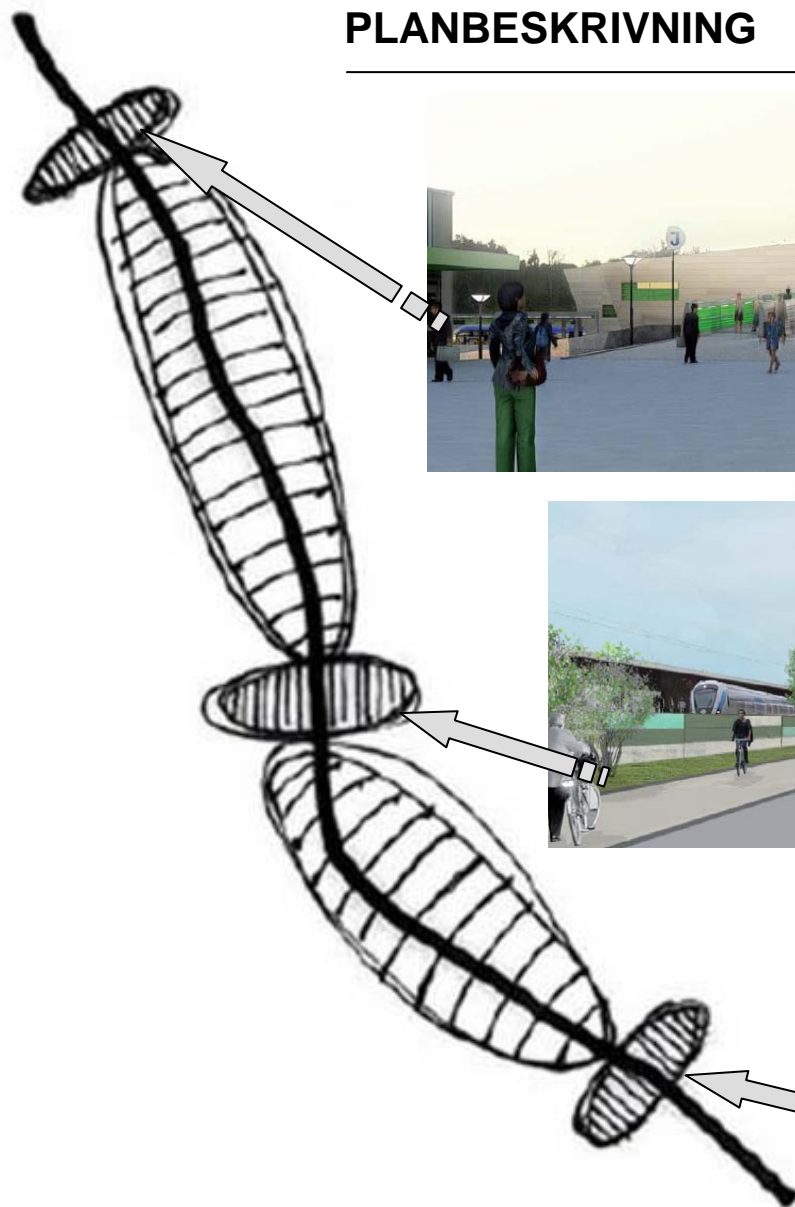
ANTAGANDEHANDLING

Detaljplan för

MÄLARBANAN, Barkarby – Kallhäll

fastigheterna Barkarby 2:3 m fl, Järfälla kommun

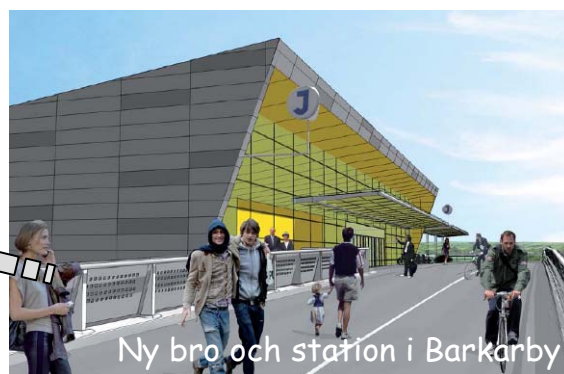
PLANBESKRIVNING



Kallhälls torg och station



Ynglingavägen Jakobsberg

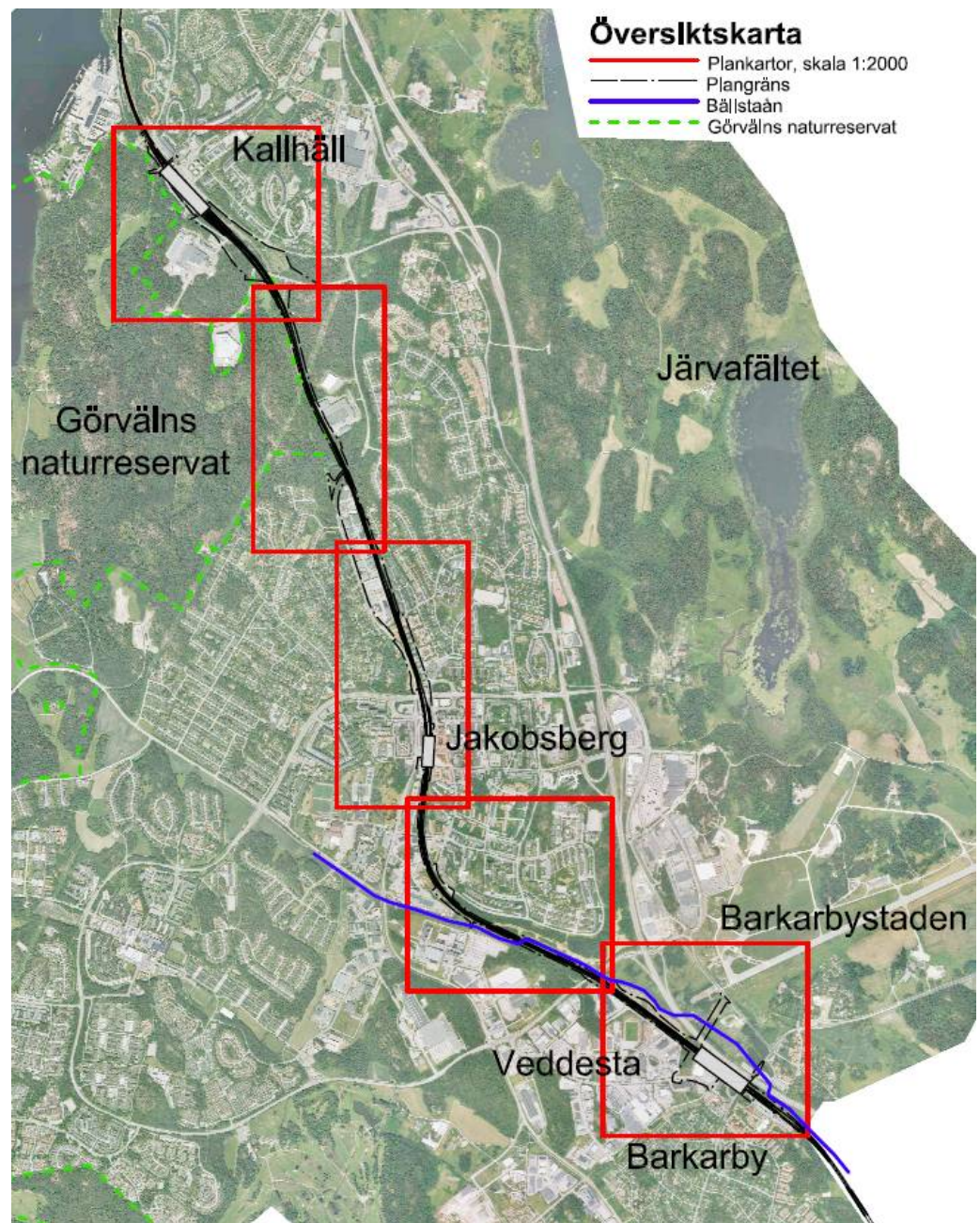


Ny bro och station i Barkarby

HANDLINGAR

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Denna planbeskrivning (inkl sammanfattning av MKB)
- Genomförandebeskrivning
- Plankarta i fem blad med bestämmelser, skala 1:2000
- Illustrationskarta i fem blad, skala 1:2000
- MKB Miljökonsekvensbeskrivning, 2010-08-25, rev februari 2011
- Utlåtande, 2011-03-29





Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning
- Program till detaljplan, juni 2009
- Redogörelse för programsamrådet, 2009-11-24
- Plankarta med illustration och beskrivningar från samrådet, 2009-12-09
- Samrådsredogörelse, 2010-06-23
- Utredningar enligt lista i genomförandebeskrivningen

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Mål och syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en utbyggnad av Mälarbanan för att:

- Förbättra tågens punktlighet
- Möjliggöra fler tåg
- Förkorta restiden
- Minska trängseln på tågen
- Öka tillgängligheten oavsett människors fysiska förmåga
- Förbättra möjligheterna att köra godståg
- Minska järnvägens barriäreffekt
- Minska miljöbelastningen i regionens resande
- Förbättra säkerheten
- Göra stationsmiljöerna mer attraktiva och tillgängliga

Huvuddrag

Genom hela planområdet ska en utbyggnad möjliggöras med ytterligare två spår längs Mälarbanan. Efter utbyggnad kommer hela sträckningen att ha fyra spår, två för pendeltåg och två för regional-, gods och fjärrtåg. Utbyggnaden ökar kapaciteten för både pendeltåg och regionaltåg. Utförligare beskrivning av mål och syfte, samt projektets övriga förutsättningar finns i den järnvägsutredning som Trafikverket upprättat i oktober 2008 samt i den järnvägsplan som upprättas parallellt med detaljplanen.

Förutom själva utbyggnaden till fyra spår skapas förutsättning för följande:

- Barkarby station flyttas ca 250 meter norrut längs spåren i enlighet med fördjupningen av översiktsplanen för Barkarbyfältet för att ge en bra anslutning till den nya Barkarbystaden.
- I en andra etapp av stationsutbyggnaden i Barkarby kan stationen kompletteras med perronger för regionaltåg och utvecklas till en framtida knutpunkt för olika trafikslag.
- Ny nordlig entré till stationen i Barkarby. Entrén är tänkt att vara den framtida huvudentrén med direkt anslutning till en stadsgata på en ny bro mellan Barkarby/Veddesta och den nya Barkarbystaden som planeras öster om järnvägen och motorvägen.
- Ny gång- och cykeltunnel mellan Folkungavägen och Järfällavägen. Från tunneln skapas förutsättningar för en ny entré till pendeltågstationen.
- Jakobsbergs gamla stationshus flyttas och parkeringen nordost om stationen byggs om.
- Ny gång- och cykelbro över spåren öster om Grönvreten. Här går folk ofta över spårområdet idag då planskild passage saknas.
- Uträtning av spåren söder om Kallhäll. Uträtningen gör intrång i Görvälms naturreservat vilket kompenseras med åtgärder enligt beslut i Miljö- och bygglövsnämnden 2010-06-01. Uträtningen innebär också att det gamla



spårområdet ska återställas till natur- och parkmark. Slammertorpsvägen med bro leds om.

- En friluftspassage (allmäntillgänglig överdäckning) byggs över spåren där Mälarbanan skär genom berget söder om Kallhäll.
- Kallhälls station byggs om med ny stationsbyggnad och en ytterligare perrong för att möjliggöra tågvändning.
- En ny gång- och cykelbro med förutsättningar för en ny stationsentré byggs över spåren söder om Kallhälls station.

Utöver de direkta följderna av spårområdets breddning finns även möjligheter att göra följande:

- Flexibilitet i utbyggnad av framtida kollektivtrafik i Barkarby. Stationen blir en bytespunkt mellan regionalståg, pendeltåg och buss men även spårväg, tunnelbana och spårtaxi kan vara tänkbara trafiksystem. Olika framtida trafiksystem kan byggas ut i etapper. Etapper för regionalståg och flyttad bussterminal beskrivs i genomförandebeskrivningen.
- Miljön runt det gamla stationshuset i Jakobsberg behöver ses över och kan utvecklas och förskönas. En torgliknande miljö kan skapas där bilar, cyklister och gående rör sig på de gåendes villkor. En möjlig lösning re-dovisas på planens illustrationskarta.

Planerade och möjliga förändringar framgår av plankartans illustration.

Avvägning mellan allmänna och enskilda intressen

Under Trafikverkets arbete med förstudie och järnvägsutredning (skedet innan järnvägsplan) studerades tänkbara sträckningar för järnvägen och olika principiella lösningar. Inledningsvis studerades även alternativ till utbyggnad för att utnyttja befintliga spår bättre. Åtgärder utan spårutbyggnad utreddes, liksom alternativa utformningar mellan Barkarby och Kallhäll, bl a tågtunnel under Jakobsberg. Samtliga alternativ som då studerades valdes bort då de inte uppfyllde de uppsatta målen eller var för dyra att bygga i relation till nyttan. Utbyggnad i befintlig korridor valdes därför som utgångspunkt för järnvägsplanen.

Längs hela sträckningen kommer intrång att ske på fastigheter med befintliga verksamheter. Intrången ska i första hand åtgärdas för att möjliggöra att befintliga verksamheter ska kunna vara kvar. I några fall krävs inlösen av hela fastigheter. Intrång och åtgärder beskrivs utförligare i detaljplanens genomförandebeskrivning. Där det varit möjligt har val av spårutbyggnad gjorts i den riktning som bäst tagit hänsyn till känslig markanvändning. Ett exempel är att utbyggnad av nya spår i sin helhet skett västerut norr om Jakobsberg där det finns bostäder i direkt anslutning till spåren på dess östra sida och industrifastigheter på dess västra sida.

PLANDATA

Läge och areal

Planområdet är ca 65 ha och sträcker sig längs järnvägen från gränsen till Stockholms kommun i söder till Kallhälls station i norr, en sträcka på ca 7 km.

Markägo-förhållanden

Befintligt järnvägsområde ägs av Trafikverket. Huvuddelen av mark för utökat järnvägsområde ägs av kommunen, en mindre del av privata fastighetsägare.

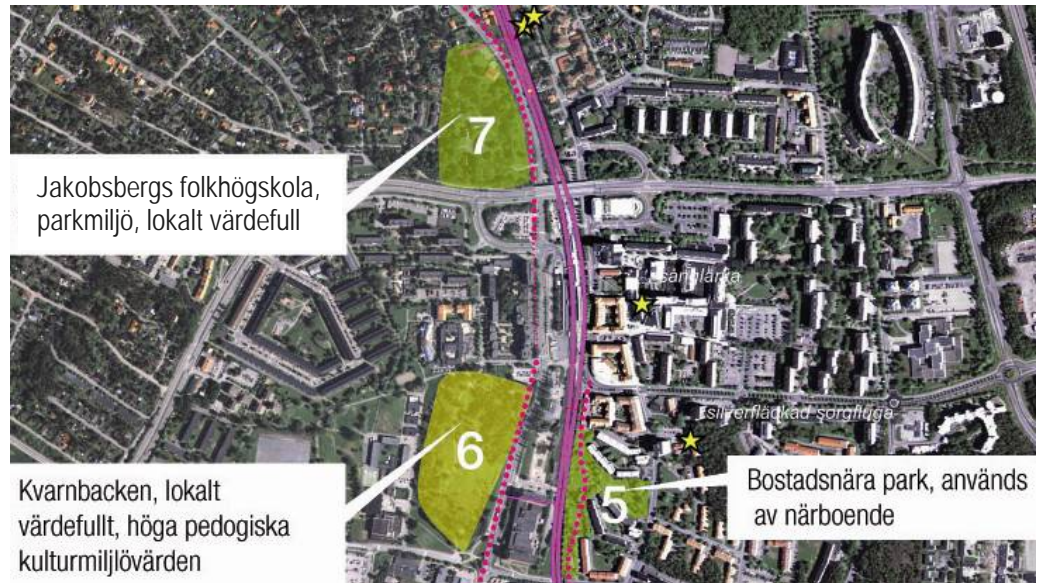


TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

- Översiktsplaner** I den kommuntäckande översiktsplanen (antagen 2001-09-03, aktualitetsförklarad 2007-05-07) och en fördjupning av översiktsplanen för Barkarbystaden (antagen 2006-08-28) anges att en utbyggnad av Mäljarbanan med ytterligare spår kan bli nödvändig. Översiktsplanen anger också att Barkarby station avses bli en regional knutpunkt för regionaltåg, pendeltåg, spårväg och buss. Järnvägen är en kraftig barriär och behöver kompletteras med fler passager vid Barkarby-Skälby och norra Jakobsberg.
- Start-PM/Uppdrag** Kommunstyrelsen beslöt 2009-02-02 att godkänna ett samarbetsavtal med Trafikverket om att upprätta detaljplan för området samt att verka för att järnvägen är utbyggd till 2015.
- Detaljplaner** I Barkarby berörs ett antal detaljplaner som förutom järnvägsområde redovisar lokalgata/huvudgata, parkmark och bussterminal på allmän plats samt centrumbebyggelse, industri och kolonilotter på kvartersmark. Detaljplanen överlappar byggnadsförbud i närheten av E18 och på Järvafältet. I de delar detaljplanen överlappar byggnadsförbudet upphör det att gälla.
- I Jakobsberg berörs ett antal detaljplaner som förutom järnvägsområde redovisar lokalgata/huvudgata, parkmark och gång- och cykelväg på allmän plats samt centrumbebyggelse (kyrka), industri, handel, användning anpassad till bebyggelsens kulturvärden (Jakobsbergs gamla stationshus), parkering, kontor, förskola, tekniska anläggningar och trafikområde på kvartersmark.
- I Kallhäll berörs ett antal detaljplaner som förutom järnvägsområde redovisar lokalgata/huvudgata och parkmark på allmän plats samt parkering och återvinningsstation på kvartersmark.
- En förteckning över berörda detaljplaner redovisas som en bilaga till planbeskrivningen.
- Naturresevat** Strax söder om Kallhälls station, vid Lädersättra och en bit söderut, överlappar detaljplanen Görvalns naturresevat. Syftet med resevatet är främst att bevara ett välbesökt friluftsområde och att skydda värdefull natur. Ca 12 500 m² av naturresevatet påverkas av intrång men uträtning av järnvägskurvorna söder om Kallhäll medför också att ca 6 000 m² järnvägsmark kan återskapas som naturmark. Vilka delar av resevatet som berörs framgår av plankartornas illustrationer.
- Beslutade kompensationsåtgärder beskrivs i Miljö- och bygglovnämndens upphävandebeslut och i miljökonsekvensbeskrivningen.
- Riksintressen** Mäljarbanan och E18 är kommunikationsleder klassade som riksintresse. Det innebär att E18 och Mäljarbanans funktion är av intresse för en väsentligt större grupp än kommunens invånare och att avvägningar mellan riksintressena och andra intressen bevakas av Länsstyrelsen under planens upprättande.

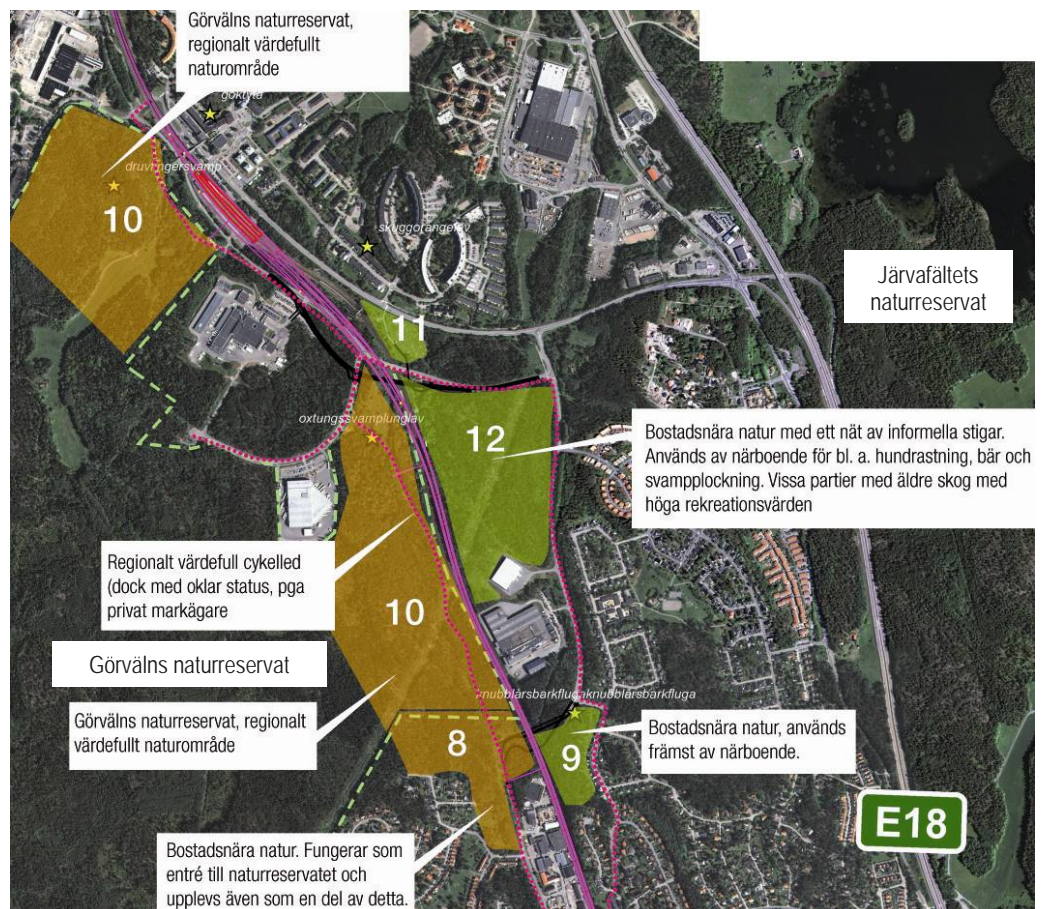


- Strand- och vattenskyddsområde** De norra delarna av planområdet ligger inom Östra Mälarens vattenskyddsområde. Bällstaåns stränder har inget strandskydd och planområdet ligger längre bort från Mälaren än vad strandskyddet sträcker sig.
- Program för detaljplaneläggning** Ett program till detaljplan för Mälarbanan, delen Barkarby – Kallhäll har varit utsänt för samråd mellan 3 augusti och 4 september 2009. Synpunkterna samt kommunens bemötande av synpunkterna från samrådet har sammanfattats i en programsamrådsredogörelse, daterad 2009-11-24.
- Samråd** Ett samråd om detaljplan genomfördes under januari-februari 2010. Under samrådet hölls samrådsmöten i form av öppet hus i Barkarby, Jakobsberg och Kallhäll. Synpunkterna samt kommunens bemötande av synpunkterna från samrådet har sammanfattats i en samrådsredogörelse, daterad 2010-06-23.
- Intilliggande pågående planarbeten** Planområdet tangerar några områden med pågående planarbete. De berörda områdena är:
- Jaktvägen: Utbyggnad av järnvägen påverkar parkeringsmöjligheterna i Barkarby centrum. Disposition av ytorna närmast Barkarby behöver samordnas för att säkerställa att bebyggelsens parkeringsbehov och kollektivtrafikens behov kan tillgodoses.
 - Barkarbystaden: Ny stadsdel strax öster om E18 som ska sammanbindas med Barkarby/Veddesta, bl a genom en ny bro med biltrafik, busstrafik, spårtrafik och gång- och cykeltrafik. Brons läge och utformning behöver samordnas med planarbetet för Barkarbystaden.
 - Elverkstomten: Ett uppdrag finns att planlägga Jakobsbergs södra industriområde för bostäder. En förutsättning för bostäder är att bostäderna kan skyddas från järnvägsbuller och inte utsättas för oacceptabla risker.
 - Jakobsbergs centrum: För Jakobsberg centrum pågår arbete med en utvecklingsplan. Något planarbete har dock inte inletts än.
 - Alpvägen: Område med planerade nya bostäder väster om järnvägen i Grönvreten. En del av de planerade bostäderna kan beröras av buller från järnvägen. Planförslagets illustration visar den föreslagna gång- och cykelförbindelsen över järnvägen.
 - Västra Polhem: Område med planerade nya bostäder öster om järnvägen i Lädersättra. Områdets utbyggnad kan påverka viltstråket mellan Görvälns och Järvafältets naturreservat.
 - Kallhälls centrum: Ett program för ca 175 nya lägenheter samt utveckling av centrumfunktioner i Kallhälls centrum har tagits fram. Den nya gångbrons landfäste vid torget påverkar hur ny bebyggelse kan placeras.



Karta från naturinventering i miljökonsekvensbeskrivningen, Jakobsberg

Direkt väster om område 11 planeras en friluftspassage (allmänt tillgänglig överdäckning) av spårområdet. Friluftspassagen är framför allt till för att återställa terrängen i dess ursprungliga nivå och förbättra tillgängligheten till Görvälns naturreservat men har även betydelse som spridningskorridor för växter och djur.



Karta från naturinventering i miljökonsekvensbeskrivningen, Kallhäll



- Geotekniska förhållanden** En geoteknisk utredning har gjorts inför järnvägsutredningen och fördjupats inför arbetet med järnvägsplanen. Då planområdet sträcker sig över områden med djupa lerlager behöver grundförstärkningar göras för järnvägen och vissa kringanläggningar. Dåliga markförhållanden påverkar även möjligheterna till bostäder längs Slöjdvägen, vilket beskrivs i avsnittet om arbetsplatser och övrig bebyggelse.
- Mark- och grundvattenföroreningar** Föroreningar av mark och grundvatten har hittats i spårområdet och dess närhet. Analys av provresultaten visar på förhållandevis låga nivåer och utgör inget problem för utbyggnad av Mäljarbanan då ingen känslig markanvändning förekommer inom planområdet.
- En mer detaljerad redovisning av provtagningar längs sträckan finns i miljökonsekvensbeskrivningen.
- Radon** Detaljplanen innehåller inte bostäder eller annan bebyggelse som innebär särskilda hänsyn till markradon.
- Fornlämningar, byggnadsminnen och kulturmiljö** Östra brofästet till den nya Slammertorpsbron och västra landfästet till Veddestabron påverkar kända fornlämningar. Innan fornlämningarna tas bort i berörda delar ska de slutundersökas.
- En mer detaljerad redovisning av påverkan på fornlämningar, hur slutundersökning har gjorts och ska göras etc finns i miljökonsekvensbeskrivningen.
- Utöver fornlämningar berörs ett antal byggnader och miljöer av kulturmiljöintresse. I Barkarby berörs de sista resterna av trädgården vid Barkarby gamla stationsbyggnad med bl a några gamla ekar. Röda stugans tomt påverkas genom att Helikoptervägen förskjuts västerut. Möjligheten att bevara träd och skydda dem under byggtiden ska undersökas grundligt innan byggnadsarbetena påbörjas. Vid Röda stugan finns en häck som har betydelse för tomtens avgränsning och därmed tomtens kulturmiljövärde. Jakobsbergs gamla stationshus flyttas. I Kallhäll ligger Bas- och Glasvillan i planområdets direkta närhet.

Bebyggelseområden

- Järnvägen** De två nya spåren byggs i huvudsak ut på ömse sidor om befintliga två spår. Söder om Jakobsberg läggs de nya spåren på en terräng på väster sida om befintliga spår. I norra Jakobsberg läggs de nya spåren på väster sida för att undvika intrång på bostadsfastigheterna på östra sidan av järnvägen.
- Strax norr om SCA:s kartongfabrik rätas kurvorna söder om Kallhäll ut vilket gör att de nya spåren här delvis hamnar på mark som inte tidigare tagits i anspråk för järnvägen. Längs den sträcka där banvallen överges återställs marken och fylls upp med lämplig jord till sin gamla nivå. Vid Kallhäll breddas därmed naturmarken närmast söder om Kallhällsleden. Den återställda marknivån planteras med ny vegetation för att så snabbt och naturligt som möjligt läka såret efter den gamla järnvägen. Den rakare sträckningen medför att järnvägen kommer att göra intrång i Görvälns naturreservat, vilket beskrivs i ett eget avsnitt i planbeskrivningen.



Uträtade kurvor söder om Kallhäll med den omlagda Slammertorpsvägen och ny friluftspassage

Genom två ytterligare spår, den ökade trafikmängden och den ökade hastigheten på tågen blir det viktigt att hindra människor från att passera över järnvägen, annat än i de planskilda korsningar som kommer att finnas. Gamla stängsel längs banan kommer att ersättas med nya mer svårforcerade och nya stängsel tillkommer där det saknas idag. På vissa partier där stadsbilden är mer känslig byggs skärmar eller pallisadstaket istället för stängsel. Befintliga bullerskärmar ersätts med nya. Nya bullerskärmar tillkommer på vissa sträckor där det saknas idag. Buller och vibrationer beskrivs mer utförligt i avsnittet om störningar. Placering och höjd på skärmar framgår av plankartans illustration. Förslag till principutformning av skärmar, pallisadstaket och stängsel beskrivs utförligare i avsnittet om byggnadskultur och gestaltning.

Järnvägsområdets breddning ger en rad konsekvenser för kringliggande vägar och gång- och cykelvägar, vilket framgår av plankartans illustration och beskrivs i ett eget avsnitt av planbeskrivningen.

Arbetsplatser, övrig bebyggelse

I Barkarby planläggs ett område för bussterminal intill järnvägsstationen. Avsikten är att bussterminalen i anslutning till södra utgången flyttas hit när regionalstågstationen och Barkarbystaden byggs ut. Bussterminalen anläggs i markplanet. Terminalbyggnader och cykelparkering ryms i broplanet i direkt anslutning till pendel- och regionalstågstationen.

Bebyggelsen längs Slöjdvägens västra sida är redan idag kraftigt störd av vibrationer som dessutom är svåra att åtgärda. Markanvändning enligt gällande plan är bostäder för de två fastigheterna närmast Jakobsbergs centrum, för övriga handel och småindustri (industri med mindre störande påverkan på omgivningen). Bostäder tillåts efter lämplighetsprövning. Även med markförstärkningsåtgärder under och längs banvallen är det osäkert om vibrationer i bebyggelsen kan minskas till acceptabla nivåer för bostäder i framtiden. Möjligheten som



finns i nu gällande detaljplan, att efter prövning tillåta bostäder, tas bort. De två fastigheterna med ändamålet bostäder i gällande detaljplan får ändrad markanvändning till handel och småindustri.

Direkt väster om järnvägen och strax norr om Katolska kyrkan finns en icke ianspråktagen byggrätt för kontor och förskola. Utrymmet mellan järnväg och kyrka blir trängre. Befintliga vatten-, dagvatten och avloppsledningar ryms inte efter spårutbyggnaden. Ny ledningsdragnings påverkar det byggbara området på tomten. Genom påverkan blir det svårt att skapa en acceptabel miljö för förskola, varför markanvändningen ändras till enbart kontor. I och med att en skyddad gård för förskola inte längre är nödvändig kan byggrättens utformning förenklas. En mer flexibel utformning av framtida kontorsbyggnad möjliggörs men största tillåtna bruttoarea påverkas inte.

Jakobsbergs industriområde är sedan 60- och 70-talen planlagt för småindustri, vilket betyder att det ska vara mindre störande verksamheter. En liten del av området omfattas av en nyare detaljplan från 2001 som medger småindustri med tillägget kontor. Spårområdet intrång och behov av bebyggelsefritt område närmast spåret gör att delar av bebyggelsen behöver rivas. För att säkerställa att industriområdet fungerar även efter intrånget och ge möjlighet att lösa frågor om utfart, ledningsrätter etc inom området på bästa sätt tas hela industriområdet med i planområdet, undantaget fastigheterna Jakobsberg 22:4 och 22:5 där problem med utfarter och parkering inte går att lösa inom planområdets avgränsning. Detaljplanen möjliggör att hela industriområdet (utom Jakobsberg 22:4 och 22:5 som ligger utanför planområdet) kan användas även för kontorsbyggnad, vilket idag bara medges i delar.

Mellan Jakobsberg och Kallhäll ligger en skjutbana strax öster om järnvägen. Genom uträtning av kurvorna söder om Kallhäll kommer byggnader som hör till skjutbanan att behöva rivas. Skjutbanan ligger på mark som är planlagd för industri och har enbart tillfälligt bygglov. Skjutbanans eventuella fortlevnad bör därför studeras fristående från planarbetet med Mälarbanan.

Kolonilottsområdet i Kallhäll kan utökas. Infart och parkering för området möjliggörs längs Slammertorpsvägen.

Tillgänglighet

Allmänna gång- och cykelvägar ska byggas så att rullstolsburna och andra rörelsehinderade kan ta sig fram utan problem. För att uppnå detta har samtliga nya gång- och cykelvägar en lutning som inte överstiger en meters stigning på 20 meters sträcka (5 %).

Tillgänglighetskrav på bebyggelsen inom kvartersmark, t ex trapphus till peronger styrs av Boverkets byggregler och regleras i bygglovgivningen för respektive byggnad och anläggning.

Byggnadskultur och gestaltning

Stationer, broar, gång- och cykelportar ska få en gestaltning som är igenkännbar som en helhet med gemensamma drag. Kortsidor byggs helt genomsynliga med glas medan sidorna är halvtransparenta med öppningar på vägen ut mot plattformarna. Passager över och under spåren vidgar sig mot mynningarna där det är möjligt för att komma ifrån känslan av långa otrygga gångar. Det är särskilt viktigt i tunnelpassager. Användningen av välplacerat och rikligt ljus för

att öka trygghetskänslan studeras i det fortsatta gestaltungsarbetet. I Jakobsberg kräver gestaltningen en högre grad av anpassning till befintlig stationsbyggnad.



Förslag till utformning av ny station i Kallhäll med halvtransparenta fasader

Vägbroar byggs i betong medan gång- och cykelbroar görs som lätta stålkonstruktioner, dock med tyngre landfästen och skivstöd (sektionerna som håller upp broarna) som krävs nära järnvägen.



Möjlig gestaltning av ny gång- och cykelbro i Passadvägens förlängning

Genom utbyggnad av den nya Barkarbystaden finns förutsättningar att knyta ihop den nya stadsdelen med Veddesta och nuvarande Barkarby centrum. För att överbrygga den barriär som E18 och järnvägen utgör är ambitionen att skapa en så stadslik miljö som möjligt även i språnget över E18 och järnväg.



Barkarby station, etapp 1



Barkarby station, etapp 2

I en första utbyggnadsetapp av Barkarby station flyttas pendeltågsstationen ca 250 m norrut. Bussterminalen flyttas ca 150 meter norrut och en ny stationsbyggnad för tåg och buss byggs i perrongernas södra ände. Gamla Barkarbybron ersätts med en ny för enbart gång- och cykeltrafik. Nya Barkarbybron blir samtidigt stationsentré för Barkarby station. Norr om stationen byggs en ny bro, Veddestabron, för blandade trafikslag. I etapp 2 byggs nya plattformar för regionaltåg och en ny stationsbyggnad placeras i plattformarnas norra ände mot Veddestabron. Vid den norra utgången, som även blir huvudentré, skapas en ny

knutpunkt för kollektivtrafiken med anslutning till spårväg och övriga busslinjer. Verksamheten på Veddesta 1:13 (Kindwalls) flyttas och bussterminalen placeras här. Tidplan för utbyggnadsetapperna beskrivs i detaljplanens genomförandebeskrivning.

I Jakobsbergs centrum omformas miljön längs ett avsnitt av Ynglingavägen. Det gamla stationshuset flyttas och uppgången från gångtunneln strax norr om stationshuset breddas. Placeringen i torgets mittaxel bidrar till att stärka platsens identitet som torg. I samband med flytt av gamla stationshuset och ombyggnad av Ynglingavägen kan miljön i hela området omformas. En möjlig utformning redovisas i plankartans illustration.



Ynglingavägen söder om Jakobsbergs station, ny skärm mellan väg och järnväg

Miljöerna i järnvägens närhet ordnas och struktureras med renare parklösningar och mer grönska i hårdgjorda ytor. I området söder om Kallhälls station röjs så att den gamla allén framträder tydligare. Parklandskapet som då skapas kommer att utgöra en tydligare entré till naturreservatets öppna fält runt Slammertorp.

Miljön runt Kallhälls station kommer att påverkas genom att parkeringen längs norra sidan förskjuts norrut och byggs om. Kallhällsleden smalnas av och planteringar förnyas. Separerad gång- och cykelväg byggs längs Kallhällsleden.

Längs hela järnvägssträckan ersätts befintliga bullerskärmar och förlängs på några ställen där det ger bra effekt. De nya skärmarna optimeras i höjd för att ge bästa möjliga bullerdämpning samtidigt som de inte får medföra en orimligt stor påverkan på stadsbilden. Skärmarna ges en enhetlig utformning längs sträckan, men ska kunna varieras för att passa in i det delområde järnvägen passerar. Exempelvis kan inslaget av glas kunna varieras. I stationsnära lägen byggs skärmar vars huvudsakliga syfte är att skapa struktur i stadsbilden och avskärma passerande regionaltåg i hög fart från platser där människor vistas

eller rör sig nära spåren. De här skärmarna kan ges samma utformning som bullerskärmarna men är generellt något lägre för att inte orsaka en visuell barriäreffekt. Skärmarna ska vara möjliga att se över för gående och cyklister.

Som ett alternativ till skärm i stationsnära lägen är det möjligt att bygga pallisadstaket på sockel på vissa sträckor, dock inte där skärmarna ska ha en bullerbegränsande effekt. Ett pallisadstaket, kanske i kombination med glas, är stadigare än ett vanligt stängsel och ökar genomsiktligheten jämfört med en skärm.



Exempel på pallisadstaket på sockel

Där järnvägen inte kantas av bullerskärm eller annan skärm kommer stängsel att sättas upp för att motverka passager över spåren. Stängslens höjd är inte fastställda men kan komma att bli upp till 2,5 meter höga. Längs två 500 meter långa sträckor, en söder om Kallhäll och en vid järnvägens passage av Ballstaåns, sänks stängselhöjden till 1,5 meter för att möjliggöra passager för älg och rådjur.



Exempel på 2,5 meter högt svetsat trådstängsel

Bilderna i avsnittet om byggnadskultur och gestaltning är hämtade från det gestaltungsprogram som Trafikverket upprättat till järnvägsplanen. I gestaltungsprogrammet finns ytterligare beskrivningar av hur järnvägsområdet med dess anläggningar och byggnader kan utformas och gestaltas.

Gator och trafik

Biltrafik

Vid Barkarby station rivs den befintliga vägbron för biltrafik mellan Skälbyvägen och Norrviksvägen och ersätts med en ny gång- och cykelbro. Den gamla bron har bara ett körfält och därmed begränsad kapacitet och framkomlighet. Genom utbyggnad av Barkarbystaden och stationens flytt norrut blir det naturliga läget för bilförbindelsen över väg och järnväg i den nya stationens norra ände. Den nya bron utformas som en stadsgata för både biltrafik och gång- och cykeltrafik. Gatusektionen på bron är i princip densamma som den nya Barkarbyvägen genom den planerade Barkarbystaden. I gatan ska även en framtida spårväg få plats. Kapaciteten för trafik över spår och motorväg ökar genom att den nya förbindelsen får dubbelriktad trafik. Norrviksvägen blir gång- och cykelväg söder om korsningen med Notarievägen.



Principsektion för gatan på Veddestabron (Tengbom 2009)

Som en del av arbetet med Barkarbystaden har en trafikutredning gjorts för att studera framtida trafikflöden på vägarna i området. Utredningen tar bl a hänsyn till en förlängning av Växthusvägen i Hässelby till Vinlandsvägen i Barkarby och till att Förbifart Stockholm kan komma att byggas till år 2030. Trafikmängden på Veddestabron beräknas att bli mellan 9000 och 11000 fordon per dygn, vilket kan jämföras med knappt 9000 fordon per dygn på dagens enkelriktade bro i Barkarby. Veddestavägen får något ökade trafikflöden medan Skälbyvägen får minskade trafikflöden, vilket beror på utbyggnaden av Växthusvägens förlängning. En dubbelriktad bro över E18 och järnvägen gör därför att samtliga vägar i området, med god marginal, klarar sig från att överskrida sitt kapacitetstak.



Den del av Elverksvägen som går parallellt med järnvägen försvinner vid utbyggnad av spårområdet söder om Jakobsberg. Fastigheten Jakobsberg 2:2139 förlorar därmed sin tillgänglighet till väg. Även gångstråket mellan Frihetsvägen och Elverksvägen försvinner genom järnvägens utbyggnad. Då området kan komma att förändras inom överskådlig tid redovisas ingen ny anslutning med lokalgata till fastigheten. Möjlig tillfällig lösning redovisas i genomförandebeskrivningen.

Kortare sträckor av följande vägar behöver flyttas när järnvägen breddas: Helikoptervägen, Veddestavägen, Vasavägen, Ynglingavägen, Järfällavägen, Slammertorpsvägen och Kallhällsleden. Vilka förändringar som sker framgår av plankartans illustration.

I gällande detaljplaner finns utfartsförbud mot Järfällavägen. På några ställen har fastighetsbildning genomförts, med avvikelser mot gällande plan, så att direktutfart är nödvändig för att fastigheterna ska fungera. Även spårområdets breddning medför behov av nya utfarter mot Järfällavägen på en del fastigheter. Utöver vad gällande plan medger möjliggör nya detaljplaner utfarter från fastigheterna Jakobsberg 13:5 (Jesu Kristi kyrka av sista dagars heliga), 22:15 (två utfarter från Katolska kyrkan), 22:13, 22:14 och 2:536. De sistnämnda tre fastigheterna ligger i södra delen av Jakobsbergs industriområde.

Bilparkering

I Barkarby finns 450 parkeringsplatser på infartsparkeringen norr om spåren och E18. Parkeringsytan utnyttjas även som besöksparkering till Welcome Hotel. Spårutbyggnaden påverkar inte antalet platser men genom utbyggnad av Barkarbystaden kommer antagligen de 100 platserna norr om Barkarbybron att försvinna. Söder om spårområdet finns idag 53 allmänna parkeringsplatser och 72 boendeparkeringsplatser, totalt 125 parkeringsplatser. Illustrationen visar en möjlighet att efter ombyggnad rymma ca 166 parkeringsplatser i området, varav ca 37 ligger på kvartersmark enligt gällande plan med möjlighet att använda som boendeparkering. Förtätning av bebyggelsen i Barkarby kommer att ställa krav på ytterligare platser. Möjligheten att skapa fler parkeringsplatser, t ex i kolonilottsområdet intill järnvägen som delvis tas i anspråk för spårutbyggnaden, och att omfördela mellan allmänna parkeringsplatser och boendeparkeringsplatser bör utredas inom det fortsatta arbetet med detaljplan för Jaktvägen och Barkarby centrum.

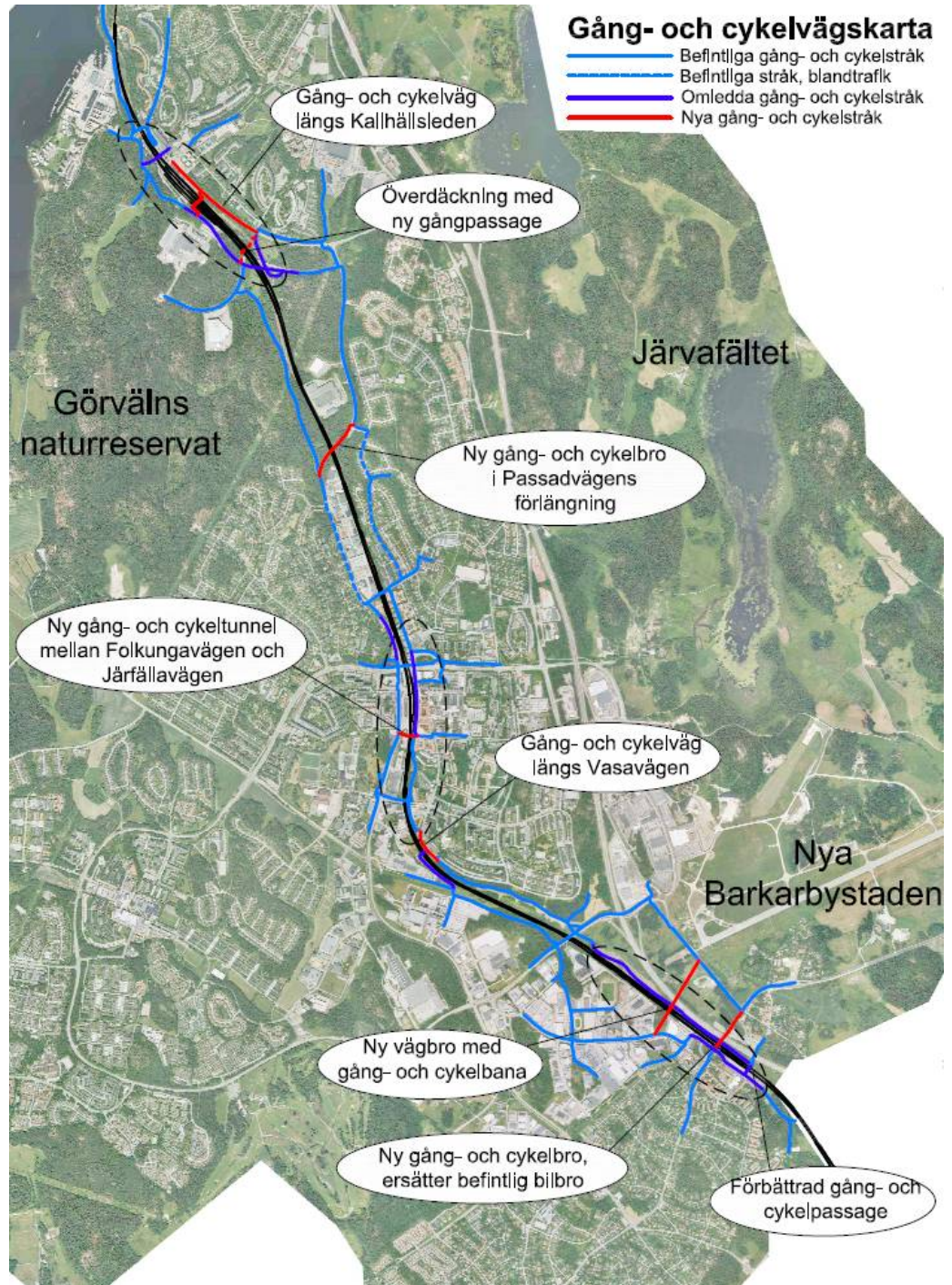
Väster om Vasavägen finns två områden med ca 50 allmänna parkeringsplatser. De här parkeringarna används främst som boendeparkering vilket ska lösas inom bostadsfastigheterna. Parkeringsytorna ger ett stökigt intryck. Delar av parkeringsytorna behövs för att bygga gång- och cykelbana längs Vasavägen. Parkeringsplatserna i det södra området tas bort till förmån för gång- och cykelbanan och en förbättring av återvinningsstationen. Parkeringsplatserna i det norra området läggs på kvartersmark, vilket ger möjlighet att upplåta dem till de boende som boendeparkeringsplatser.

I Jakobsberg finns ca 480 parkeringsplatser på infartsparkeringarna runt stationen. 100 av dem är tillfälliga parkeringsplatser som ligger sydväst om stationen på mark som inte ägs av kommunen. Ungefär hälften av de 100 platserna försvinner genom den nya gång- och cykelpassagen i stationens södra ända. Nordost om stationen finns idag ca 100 platser. Genom att halva Ynglingavägen tas i

anspråk kan antalet platser här ökas till ca 120. Totalt medför spårutbyggnaden att ca 30 platser försvinner från infartsparkeringarna i Jakobsberg. Antalet allmänna parkeringsplatser kan komma att påverkas något genom ombyggnad av Ynglingavägen förbi Vasaplatsen.

I Kallhäll minskas området för parkering intill stationen något då utrymmet mellan Kallhällsleden och järnvägen trängs ihop. Parkeringsytorna görs samtidigt mer komprimerade vilket gör att det totala antalet parkeringar inte påverkas.

Gång- och cykeltrafik



Flera nya passager för gång- och cykeltrafik tillkommer. Det är redan idag för-



bjudet att beträda spårområdet, men i praktiken hittar människor genvägar där stängsel saknas eller är lätta att forcera. Befintliga stängsel byts ut till mer svårforcerade i enlighet med järnvägsplanens gestaltningsprogram. Genom de nya stängslen blir det svårare att korsa spårområdet. Men genom att stationerna byggs om med fler passager över och under spåren, att en friluftspassage (allmänt tillgänglig överdäckning) byggs över spåren söder om Kallhäll och att en ny gång- och cykelväg byggs i Passadvägens förlängning ökar möjligheterna att passera spåren på ett säkert sätt.

Stationerna blir mer tillgängliga. Effekten blir mest påtaglig i Jakobsbergs centrum och i Barkarby där problemen med järnvägens barriäreffekt är som störst idag. Tillgängligheten till Görvälns naturreservat från Kallhäll förbättras påtagligt genom friluftspassagen (allmänt tillgänglig överdäckning) söder om Kallhälls station.

I samband med ombyggnad av miljöerna runt stationerna kan bättre cykelparkeringar med väderskydd och fastlåsning ordnas. Föreslagna placeringar av cykelparkeringar framgår av plankartans illustration.

Kollektivtrafik

Planen minskar sårbarheten i kollektivtrafiksystemet när kapaciteten för pendeltågstrafik ökar. Utbyggnad av ny regionalstågsstation i Barkarby möjliggör att Barkarby kan komma att utgöra en regional knutpunkt för kollektivtrafiken i västra Storstockholm. Tillgängligheten till kollektivtrafiken för intilliggande bebyggelse förbättras genom nya entréer till stationerna.



Störningar och risker

För angränsande kvarter

Den ökade trafiken som möjliggörs på Mälarbanan ger upphov till ökade bullernivåer för intilliggande bebyggelse. Redan idag förekommer problem med vibrationer längs bebyggelsen på Slöjdvägens västra sida. Buller och vibrationer kan upplevas obehagliga och leda till påverkan på människors hälsa. Många bostäder får lägre bullernivåer inomhus genom omfattande fönsteråtgärder. Skärmar byggs runt en del uteplatser för att skapa mindre bullrande utemiljöer.

Urspårade tåg kan leda till person- och egendomsskador. Särskilt allvarliga kan följderna bli om en olycka med farligt gods inträffar längs sträckan.

Även om det är förbjudet går människor över spårområdet. De utsätts för stor risk att förolyckas, särskilt när spårområdet vidgas.

Kontaktledningarna medför elektromagnetisk strålning i spårområdets omedelbara närhet vilket kan ge upphov till negativa hälsoeffekter.

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar mer detaljerat vilka effekter den ökade trafiken ger, samt förslag till åtgärder för att motverka de negativa effekterna. Trafikverkets järnvägsplan redovisar vilka åtgärder som genomförs.

Påverkan på teknisk försörjning

I och med järnvägsområdets breddning kommer allmänna ledningar att behöva ledas om. Där ledningarna inte kan läggas i gatumark eller annan allmän plats säkerställs deras läge genom att de markeras med "u" på kvartersmark i plankartan. Det gäller både befintliga ledningar som ligger kvar och ledningar som behöver byggas om.

Vatten och avlopp

All kvartersmark inom planområdet förutom järnvägsområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp och ledningar finns utbyggda. Inom planområdet finns även huvudvattenledningar som ägs av Norrvatten. Planförslaget innebär ingen ökad belastning på avloppsnätet.

Dagvatten

Banvallen dräneras genom diken där den går utanför tät bebyggelse och genom dräneringsledningar i banvallen där utrymme för diken saknas. Diken och dräneringsledningar ansluts sedan till det kommunala ledningsnätet för dagvatten.

Dagvattenledningar i Jakobsberg och Barkarby leds ut i Ballstaån som har förhållandevis dålig vattenkvalitet p g a föroreningar från dagvatten. I Kallhäll ligger järnvägen inom Östra Mälarens vattenskyddsområdes sekundära skyddszon. Dammar anläggs både i Kallhäll och längs Ballstaån för att fördröja och rena dagvattnet. Fördröjningen gör att möjligheterna att hinna sanera dagvattnet efter en olycka med farligt gods ökar. Utbyggnaden av dammar i Ballstaån som görs p g a järnvägsutbyggnaden samordnas med kommunens övriga åtgärder på Ballstaån. Möjliga lägen för dagvattendammar redovisas i plankartans illustration. I en del lägen där det är svårt att anlägga dagvattendammar kan ett alternativ vara att anlägga underjordiska dagvattenmagasin.



- Värme** Ny bebyggelse inom planområdet kan anslutas till fjärrvärmenätet.
- EI** Detaljplanen medför inget tillskott av ny bebyggelse som kräver utbyggnad av elnätet.
- Spårutbyggnaden och den ökade järnvägstrafiken medför ett ökat behov av elförsörjning till järnvägen. Järnvägen har dock ett eget försörjningssystem. El tillförs genom distributionsvägar som inte påverkar elnätet i planområdet.
- Tele och data** Ny bebyggelse inom planområdet kan anslutas till telenätet.

AVFALL

- Restprodukter/avfall** Enskilda och/eller gemensamma utrymmen för källsortering av restprodukter ska finnas inomhus, t ex i stationsbyggnaderna. Avfallshanteringen ska ske i enlighet med kommunens renhållningsordning. Bestämmelser för t ex utformning och dimensionering finns i avfallsföreskrifterna med tillhörande tillämpningsanvisningar.
- De återvinningsstationer som påverkas av detaljplanen kvarstår men kan komma att flyttas mindre sträckor. I samband med flytt och om disposition av ytor för återvinning finns möjligheter att förbättra hanteringen och ge dem en mer genomtänkt gestaltning.

MILJÖBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

- Ställnings-
tagande** Kommunledningskontorets bedömning är att planens genomförande medför betydande miljöpåverkan enligt Plan- och bygglagen 5 kap, 18 §. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats och bifogas planbeskrivningen.
- Vid bedömningen av om genomförandet av detaljplanen medför betydande miljöpåverkan gjordes en avgränsning av MKB:n till följande sakfrågor:
- Buller och vibrationer
 - Påverkan på naturreservatet
 - Barriäreffekter
 - Landskaps- och stadsbild
 - Fornlämningar
 - Påverkan på grundvatten och Östra Mälarens vattenskyddsområde
 - Effekter på transporter i regionen
 - Masshantering under byggtiden
 - Riskfrågor

- Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen** En gemensam miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram för detaljplanen som kommunen upprättar och järnvägsplanen som Trafikverket upprättar. MKB:n gör en gradering av miljökonsekvenserna i en femgradig skala.



Intressets värde	Ingreppets/störningens omfattning		
	Stor omfattning	Måttlig omfattning	Liten omfattning
Högt värde (Natura 2000, riksintresse, reservat)	Stor konsekvens	Måttlig – stor konsekvens	Måttlig konsekvens
Måttligt värde (regionalt värde, nyckelbiotop)	Måttlig – stor konsekvens	Måttlig konsekvens	Liten – måttlig konsekvens
Lågt värde (lokalt värde, skogligt naturvärde, sumpskog)	Måttlig konsekvens	Liten – måttlig konsekvens	Liten konsekvens

Konsekvensbedömningen är ett resultat av både omfattningen av ingreppet och hur högt värde som påverkas. Ju större värde intresset har desto större anses miljöpåverkan bli. Det gäller både positiv och negativ miljöpåverkan.

Samtliga bedömningar av miljöpåverkan ska ses i perspektivet av hur miljöpåverkan skulle bli om spårutbyggnaden inte genomfördes, ett så kallat nollalternativ. Nollalternativet innebär att dagens järnväg och trafik bibehålls med normala underhållsåtgärder, vilket främst innebär upprustning av tekniska system som växlar, kontaktledningar och signalsystem, men inte ändringar i bullerskärmar.

För detaljplanen beskrivs främst påverkan av markanvändningen. I Trafikverkets järnvägsplan ska även konsekvenser under byggskedet beskrivas. Därför beskrivs de i MKB:n men redovisas inte här. Detaljplanens avgränsning kan även komma att avvika något från Järnvägsplanens avgränsning vilket kan leda till något skilda bedömningar av konsekvenser för detalj- respektive järnvägsplan.

Detaljplanen bedöms ge följande miljökonsekvenser:

Stad och landskap

Järnvägsområdets bredd ökas generellt från 23 till 34 meter och blir mer påtagligt i landskapet. Speciellt i de nya stationerna i Kallhäll och Barkarby blir det en påtaglig utökning av spårområdet. Stationsområdena kommer att dominera stadsbilden. De nya och upprustade stationerna kommer samtidigt att ge positiv påverkan på stads- och landskapsbilden. En längre sträcka än idag kommer att kantas av bullerskärmar som kan komma att påverka stadsbilden. Söder om Kallhäll går den nya spårdragningen i en kraftig bergskärning. Effekterna av bergskärningen begränsas av den breda och planterade överdäckningen som planeras där.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för hela sträckan Barkarby-Kallhäll vara små till måttliga i jämförelse med nollalternativet. Lokalt innebär utbyggnaden av tre till sju spår i Kallhäll stora konsekvenser. I stationsnära lägen kommer konsekvenserna generellt att vara positiva.

För att minska påverkan eller skapa en positiv påverkan på stads- och land-



skapsbilden ska stationer, broar, skärmar m m utformas med höga ambitioner, enligt det gestaltungsprogram som Trafikverket tar fram i samband med järnvägsplanen. Växtlighet skyddas och ersätts vid behov.

Hur stor påverkan blir i slutänden och om den blir negativ eller positiv beror mycket på hur väl man kommer att lyckas med utformningen av stationsmiljöer, stationsskärmar, nya broar och tunnlar under spåret etc.

Kulturmiljö

Området kring Mälarbanan är rikt på fornlämningar och andra kulturlämningar. Några kommer att påverkas och i vissa fall tas bort i samband med spårutbyggnaden och utbyggnad av andra anläggningar. Kulturmiljöer som försvinner är banvaktarstugans trädgård och delar av trädgården till Röda stugan i Barkarby. Fornlämningar som till delar försvinner är bebyggelse- och boplatzlämningar samt gravar vid Äggelunda bytomt i Barkarby, invid Slammertorpsbrons östra brofäste och Lädersättra bytomt i Kallhäll. Jakobsbergs gamla stationshus kommer att flyttas till nytt läge intill järnvägen. Det nya läget ger stationsbyggnaden en mer central placering och kommer att markera dess koppling till järnvägen på ett bättre sätt.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för kulturmiljön som måttliga i jämförelse med nollalternativet, förutsatt att de lämningar och miljöer som tas bort eller flyttas dokumenteras. Lokalt blir påverkan stor.

För att minska påverkan på fornlämningarna kan dokumentationen av de lämningar som flyttas synliggöras bättre. Skålgropar i Lädersättra flyttas och ny placering av runstenen i Äggelunda utreds.

Hur stor påverkan i slutänden blir beror på hur väl ny placering av Jakobsbergs gamla stationshus, skålgroparna och runstenen i Äggelunda lyckas synliggöra dem och stärka deras värde.

Naturmiljö

Några naturmiljöer av regionalt och kommunalt intresse kommer att påverkas av utbyggnaden. De flesta av de naturmiljöer som försvinner i samband med järnvägsutbyggnaden är relativt små. De saknar i flertalet fall kända förekomster av sällsynta eller rödlistade arter av växter och djur. Områdena utgörs mestadels av dungar med träd eller ängsmarker. Förlusterna av berörda naturvärden bedöms innebära små konsekvenser för naturmiljön sett ur ett större, regionalt, perspektiv. Lokalt värderas förlusterna högre eftersom även små naturmiljöer får betydelse i samhällen där allt fler grönområden riskerar att trängas ut av tätande bebyggelse och anläggningar. Den största påverkan på höga naturvärden sker i samband med intrång i Görvälns naturreservat och angränsande områden. Barriärverkan för djurlivet kommer att öka något genom breddat spår-område och att stängsel sätts upp där det saknas idag. Längs de sträckor där stängselhöjden sänks underlättas rådjurs och älgars passage av spårområdet.

Konsekvenserna för naturmiljön i samband med utbyggnaden bedöms sammantaget som måttliga jämfört med nollalternativet. Utökat spår-område ger en större barriäreffekt för djur jämfört med nollalternativet. Uppförande av stängsel innebär en ökad barriäreffekt både i noll- och utbyggnadsalternativet för djur.



Intrånget i Görvälns naturreservat påverkar en ekmiljö med högt naturvärde.

För att mildra de negativa konsekvenserna av spårutbyggnaden kommer trummor för småvilt och grodor installeras i banvallen. Föreslagna placeringar av trummor redovisas i plankartans illustration.

Det finns en osäkerhet i påverkan genom att det är svårt att säga hur olika inskränkningar i djurs rörelsefrihet leder till konsekvenser för djurens uppfattning av passagen och för trafiksäkerheten. Att leda om djurens vandringsstråk, genom exempelvis höga stängsel, mot friluftspassagen skulle kunna vara en alternativ lösning att studera vidare.

Intrånget i Görvälns naturreservat kompenseras bl a genom restaurering av lindallén med intilliggande fuktäng vid Kallhälls station, anläggande av groddammar och trummor under spåren för grodpassager, sänkt stängselhöjd söder om Kallhäll, återplantering av torrbacksvegetation, anläggande av sandmiljöer för insekter, röjning och gallring runt gamla ekar, uppsättning av informationstavor, anläggande av en friluftspassage över spåren och flytt av skålgropsstenar. Hur åtgärderna ska utföras och följas upp framgår av Miljö- och bygglovsnämndens beslut om upphävande från 2010-06-01.

Friluftsliv och rekreation

Möjligheterna att passera järnvägen underlättas genom fler och bättre gång- och cykelpassager. Barriäreffekterna för människor minskar. Tillgängligheten till naturreservatet förbättras. Borttagning av grönytor och buskage mellan gång- och cykelväg samt järnväg kan påverka upplevelsen av att vistas där negativt. De långväga rekreativmöjligheterna utanför kommunen stärks i hög grad i och med den ökade trafikeringen på järnvägen.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för friluftsliv och rekreation som små och delvis positiva, jämfört med nollalternativet.

Mark och vatten

Järnvägen passerar genom Bällstaåns avrinningsområde och löper delvis inom den yttre skydds-zonen för Östra Mälarens vattenskyddsområde. Arbetena med järnvägen kommer att påverka såväl yt- som grundvatten. Effekterna och konsekvenserna för vatten är störst under byggtiden. De redovisade planskilda förbindelserna, betongtråg och bergskärningar innebär tillfälliga grundvattensänkningar under byggtiden, vilket kräver skadeförebyggande åtgärder.

Järnvägsanläggningens dräneringsvatten kommer lokalt att omhändertas av dagvattendammar, alternativt underjordiska magasin, i Lädersättra och Kallhäll. Det skapar kontroll över eventuella föroreningar och utsläpp längs anläggningen. Ytterligare sedimentationsdammar för dagvatten, från vägar och järnvägen, planeras i höjd med trafikplats Barkarby. Syftet med dammarna är att förbättra vattenmiljön i Bällstaån (enligt miljö kvalitetsnormer för Norra Östersjöns vattendistrikt) samt att minska risken för förorening vid en eventuell olycka. Damarna kommer även ha en utjämnande effekt vid höga flöden och på så sätt minska risken för översvämningar nedströms ån söder om Barkarby. Den nya trumman för Bällstaåns korsning av järnvägen dimensioneras för förväntade framtida stora regn och vattenflöden.



Spårutbyggnaden medför stora överskott av schaktmassor, totalt 400 000 m² vilket motsvarar ca 40 000 lastbilstransporter. En liten del av schaktmassorna förväntas vara förorenade och omhändertags separat.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för mark och vatten vara små i jämförelse med nollalternativet. Dock kan konsekvenserna vara större lokalt i samband med t ex grundvattensänkning.

Osäkerheter finns kring skillnaden mellan noll- och utbyggnadsalternativet eftersom det är osäkert vilka åtgärder som kommer att krävas enligt miljökvalitetsnormer för Norra Östersjöns vattendistrikt.

Kraven på åtgärder för påverkan på yt- och grundvatten kommer att avgöras i kommande miljöprövningar. Utredning av möjligheten att placera överskotten av schaktmassor inom området pågår. Om en betydande del av dem kan placeras i eller i direkt anslutning till området minskar behovet av masstransporter.

Buller

Hastighetsökningen och den ökade trafikmängden medför att den ekvivalenta ljudnivån ökar med ca 5 dBA med utbyggnadsalternativet jämfört med nollalternativet. Där spårutbyggnaden innebär att avståndet mellan spår och bostäder minskar kommer bullernivån öka ytterligare. Utomhus sänks bullernivåerna söder om Jakobsbergs station och öster om spåret i Kallhäll genom nya bullerskärmar respektive flytt och överdäckning av del av spårområdet. Där det inte är möjligt att minska buller genom skärmar erbjuds drabbade fastighetsägare fasad- och uteplatsåtgärder, t ex lokala skärmar. Ca 130 bostäder får sänkta bullernivåer inomhus genom utbyte och förbättring av fönster mot spåren.

Sammantaget bedöms konsekvenserna av buller som måttliga, men märkbara, jämfört med nollalternativet. Vid utbyggnad av järnvägen är riktvärdena för buller lägre än i nollalternativet.

Det finns en risk att det inte kommer att gå att uppnå en acceptabel bullernivå inomhus i Basvillan i Kallhäll och utomhus på två bostadsfastigheter längs Sporrvägen (Jakobsberg 2:1838 och 2:1841). Även Katolska kyrkan kan drabbas av höga bullernivåer vid passage av godståg.

I Barkarby samverkar buller från både järnväg och motorväg (E18). Bullernivån från motorvägen är i området väsentligt högre än från järnvägen. Den relativa ökningen av ljudnivån från tågtrafiken påverkar därför inte den sammanlagda ljudnivån i området. Fasad- och uteplatsåtgärder ger därför en väsentligt bättre effekt än bullerskärmar vid järnvägen.

Vibrationer

I Jakobsberg är både spår och byggnader grundlagda på förhållandevis lös lera vilket gör att det finns risk för vibrationsstörningar i byggnader nära järnvägen. Enligt utförda vibrationsmätningar är bebyggelsen längs Slöjdvägens västra sida utsatta för vibrationsnivåer som gör att vibrationsreducerande åtgärder måste övervägas. Åtgärder som med säkerhet dämpar vibrationerna till en acceptabel nivå är inte ekonomiskt rimliga att vidta. Trafikverket erbjuder därför



istället berörda fastighetsägare inlösen av sina fastigheter.

Sammantaget bedöms konsekvenserna av vibrationsstörningar som måttliga i både nollalternativ och utbyggnadsalternativ.

Elektromagnetiska fält

En järnväg med fyra spår och högre trafikmängd ger generellt upphov till ett ökat magnetfält. Kommunens vägledande nivå om 0,2 μT för bostäder kommer inte att överskridas. För några byggnader med verksamheter kan årsmedelvärdet uppgå till 0,4 μT , vilket kan vara acceptabelt där människor inte vistas mer än tillfälligt.

Sammantaget bedöms konsekvenserna av elektromagnetiska fält som små, både i noll- och utbyggnadsalternativet.

Utöver standardåtgärder för att minimera elektromagnetiska fält bör ytterligare åtgärder inte behövas.

Risk och säkerhet

Transporter med järnväg är generellt sett att betrakta som säkra, oavsett om det handlar om person- eller godstrafik. Historiskt har få olyckor med transporter av farligt gods på järnväg inträffat och säkerheten förbättras kontinuerligt genom åtgärder av såväl organisatorisk som teknisk karaktär. Exempel på organisatoriska åtgärder kan vara förbättrad vagntillsyn och tågkontrollsystem. Ursparning och sammanstötning har statistiskt sett varit de vanligaste olyckorna. Vid ursparning berörs endast järnvägens närområde, eftersom rörelsekraften är i tågets färdriktning. Sammanstötning är vanligast vid bangårdar, på linje är risken ytterst sällsynt. Tack vare att växlar saknas vid utsatta lägen och att bara ungefär hälften av tågen trafikerar de yttre spåren är risknivån att betrakta som oacceptabel enbart inom 10 meter från närmaste spårmittpunkt. Risknivån ökar inte nämnvärt i utbyggnadsalternativet i förhållande till nollalternativet och nuläget. Förhöjd risknivå finns inom ca 10-30 m från spårkant. Utanför 30 m bedöms risken som acceptabel utan åtgärder. Risknivån är oacceptabel i järnvägens omedelbara närhet dvs på avstånd mindre än 10 m från närmsta spår. Särskilda fysiska åtgärder behöver vidtas. Riskreducerande åtgärd i form av skyddsräll vidtas för befintlig bebyggelse och byggrätter som ligger inom oacceptabel och förhöjd risknivå. Fler stationsentréer, bättre placerade planskilda gång- och cykelförbindelser samt stängsel medför färre farliga passager över spårområdet. Begränsning av känslig markanvändning nära spåret har begränsats i detaljplanen i möjligaste mån, t ex genom att enbart småindustri tillåts i zonen närmast järnvägen i Jakobsbergs norra industriområde.

Sammantaget bedöms att riskerna för människor, naturmiljö och samhällsviktiga funktioner ökar ytterst marginellt jämfört med nollalternativet.

Detaljplanen möjliggör nya entréer till stationerna men det är i slutänden SL som avgör vilka entréer som ska byggas och om de ska hållas öppna. Om nya entréer inte byggs kvarstår till viss del risker med otillåtna spårpassager.

Effekter på transporter i regionen

Genom utbyggnad av Mäljarbanan skapas möjlighet för utökad tågtrafik i regio-



nen. När hela sträckan Tomteboda till Kallhäll är utbyggd till fyra spår och sammanbunden med Citybanan kommer järnvägens konkurrenskraft att öka avsevärt. Fler och bättre cykelparkeringsplatser samt bättre möjligheter att angora stationerna med bil ger goda förutsättningar att flytta över trafik från väg till järnväg.

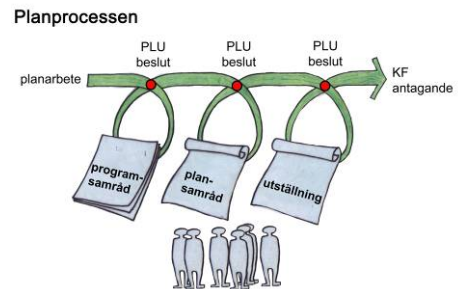
Sammantaget bedöms utbyggnadsalternativets konsekvenser som mycket positiva, framförallt på regional nivå.

Tidplanen för utbyggnad av den inre delen av Mälarbanan mellan Barkarby och Tomteboda är inte klar. Det finns därför en osäkerhet i när spårutbyggnaden når sin fulla effekt för transporterna i regionen.

ÖVRIGT

Planprocessen

I programarbetet som har föregått detaljplanen har de viktigaste planfrågorna uppmärksammas.



Hela planprocessen redovisas i figuren. Efter varje skede gör planavdelningen en sammanställning och kommenterar de synpunkter som framförts samt redovisar dessa för planutskottet.

Tidplan för planprocessen

Detaljplanen upprättas med normalt planförfarande enligt följande tidplan:

Program: genomfört augusti-september 2009

Samråd: genomfört januari-februari 2010

Utställning: oktober-november 2010

Antagande: mars 2010

2010-06-01 fattade miljö- och bygglovsnämnden beslut om att upphäva Görvälns naturreservat i berörda delar. Beslutet gäller under förutsättning att detaljplan och järnvägsplan vinner laga kraft. Av beslutet framgår vilka kompensationsåtgärder Trafikverket ska vidta.

Parallellt med processen att upprätta och anta detaljplan arbetar Trafikverket med att upprätta järnvägsplan, vilket är det dokument som ger Trafikverket rättighet att bygga järnvägen. Utställning och antagande av järnvägsplanen samordnas med detaljplanens utställning och antagande. 2010-07-01 fattade regeringen beslut att tillåta Trafikverket att bygga ut järnvägen enligt med Trafikverkets järnvägsutredning.

Plankonsult

Planhandlingarna har tagits fram av kommunledningskontoret i samarbete med Tengbom Stockholm genom planarkitekt Mattias Nilsson.

Medverkande tjänstemän

Christina Johansson	projektledning
Per Skyllberg	miljö
Kjell Wikström	mark och exploatering, avtal
David Nordin	trafik
Anders Lundqvist	vatten och avlopp
Ingrid Kennerstedt-Bornhall	kultur

Övriga medverkande Christer Leuf, exploateringskonsult mark och exploatering, avtal

Samtliga illustrationer och perspektivbilder är framtagna av Trafikverket genom Rundquist arkitekter där inte annat anges.

Madeleine Lundbäck
Planchef



Bilaga: förteckning över berörda detaljplaner

Barkarby:

- D919102 – kolonilotter och parkmark
- B631123 – järnvägsområde
- S850219 – bussterminal, lokalgata och centrumbebyggelse
- S850312 – lokalgata och parkmark
- S810323 – järnvägsområde, parkmark och industri
- S871112 – lokalgata
- S661026 – parkmark
- B621107 – parkmark

Jakobsberg:

- S640325 – järnvägsområde, parkmark, lokalgata och industri
- S630712 – parkmark och lokalgata
- B581103 – lokalgata och parkmark
- S690228 – järnvägsområde
- B521013 – parkmark
- D910711 – gång- och cykelväg, kontor och parkering
- D891205 – järnvägsområde, handel, lokalgata och parkmark
- D010830A – användning anpassad till bebyggelsens kulturvärden (Jakobsbergs stationshus)
- D880224 – järnvägsområde
- D900625 – parkering
- B480419 – bostäder
- S870227 – bostäder, handel och småindustri
- S671026 – parkmark, gatumark, trafikområde
- B510526 – lokalgata och allmänt ändamål
- D980624 – gång- och cykelväg, parkmark, småindustri, kyrka, kontor och förskola
- S780714 – parkmark, småindustri och transformatorstation
- D010830C – småindustri och kontor
- S730307 – lokalgata, parkmark, järnvägsområde och småindustri
- B580305 – parkmark
- B620316 – parkmark
- S680627 – lokalgata, parkmark, järnvägsområde och småindustri
- S750909 (tillägg genom D950126) – Järnvägsområde och industri

Kallhäll:

- S770621 – parkmark, lokalgata, järnvägsområde och industri
- D010212 – parkering och återvinningsstation
- D971218 – huvudgata, lokalgata, parkmark och järnvägsområde
- D010830II – huvudgata och järnvägsområde