



Välkommen!

Samverkansmöte om den nya järnvägsplanen

Arrangör:

Föreningen Järnvägsnära fastighetsägare i Bromsten

- Presentation
- Bakgrund och syfte med detta möte
- Den nya Järnvägsplanen
- Vad vi kan göra
- Nästa steg
- Avslutning – senast kl 20.00

Järnvägsnära fastighetsägare i Bromsten
Ideell Förening

Mikael Hargesson

Stina Pettersson

Andreas Gustafsson

Heinz Paul

Bakgrund:

I järnvägsplanen från 2016 placeras de två nya spåren söder om nuvarande spår.

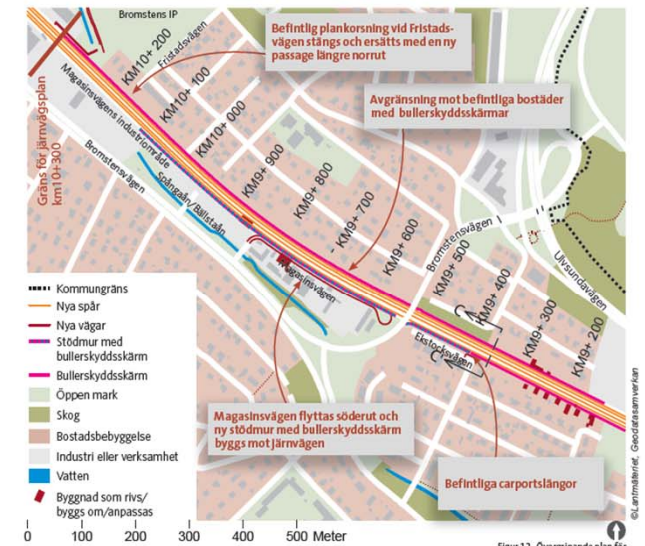
I den nya planen dras ett spår söder om de befintliga, och ett norr om de befintliga, vilket ger markintrång och ökade störningar.

Syftet med detta möte:

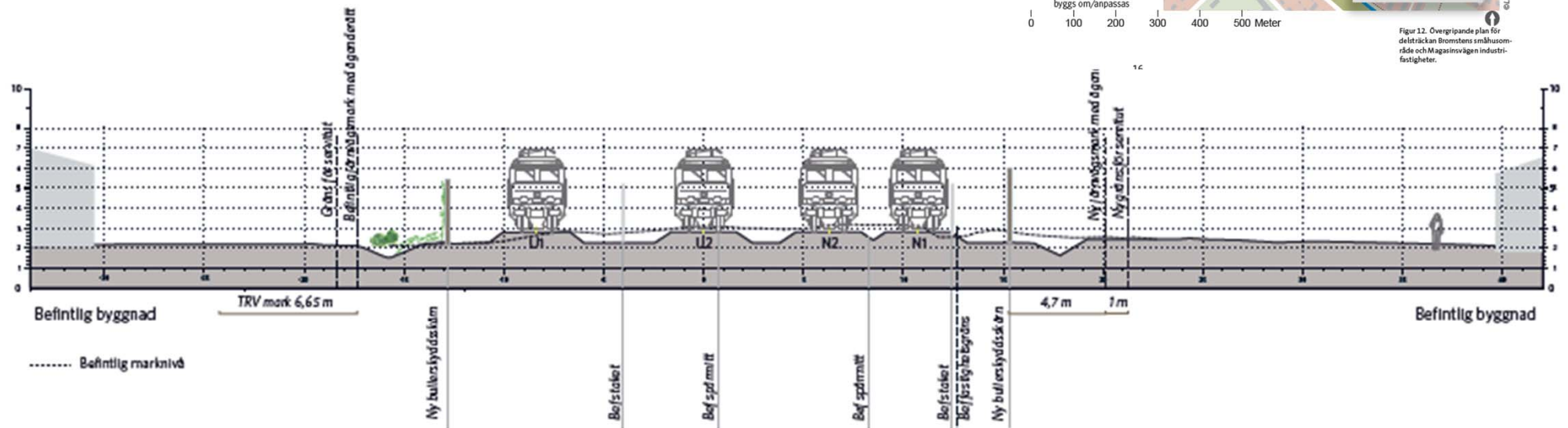
Att samla alla i Bromsten som berörs av ny järnvägsplan.

Agera för att planen återkallas och omarbetas så att markintrång undviks och störningar reduceras.

- Avstånd från bef. bullerplank till ny tomtgräns ca 7,5m
- Nytt bullerplank ca 2,5m från bef. bullerplank
- Avstånd mellan nytt bullerplank och gallerstängsel ca 5m
- Avstånd uteplats till ny tomtgräns (telefonen 26) ca 7,5m. (Idag 15,7m till bullerplank)



Figur 12. Övergripande plan för delsträckan Bromstens småhusområde och Magasinsvägens industrifastigheter.



Figur 13. Sektion C-C vid KM 9+320, skala 1:400



Stängsel på ny tomtgräns. Höjd minst 1,8m



Exempelbild på nytt bullerplank. (ca 12,5m från uteplats på telefonen 26)

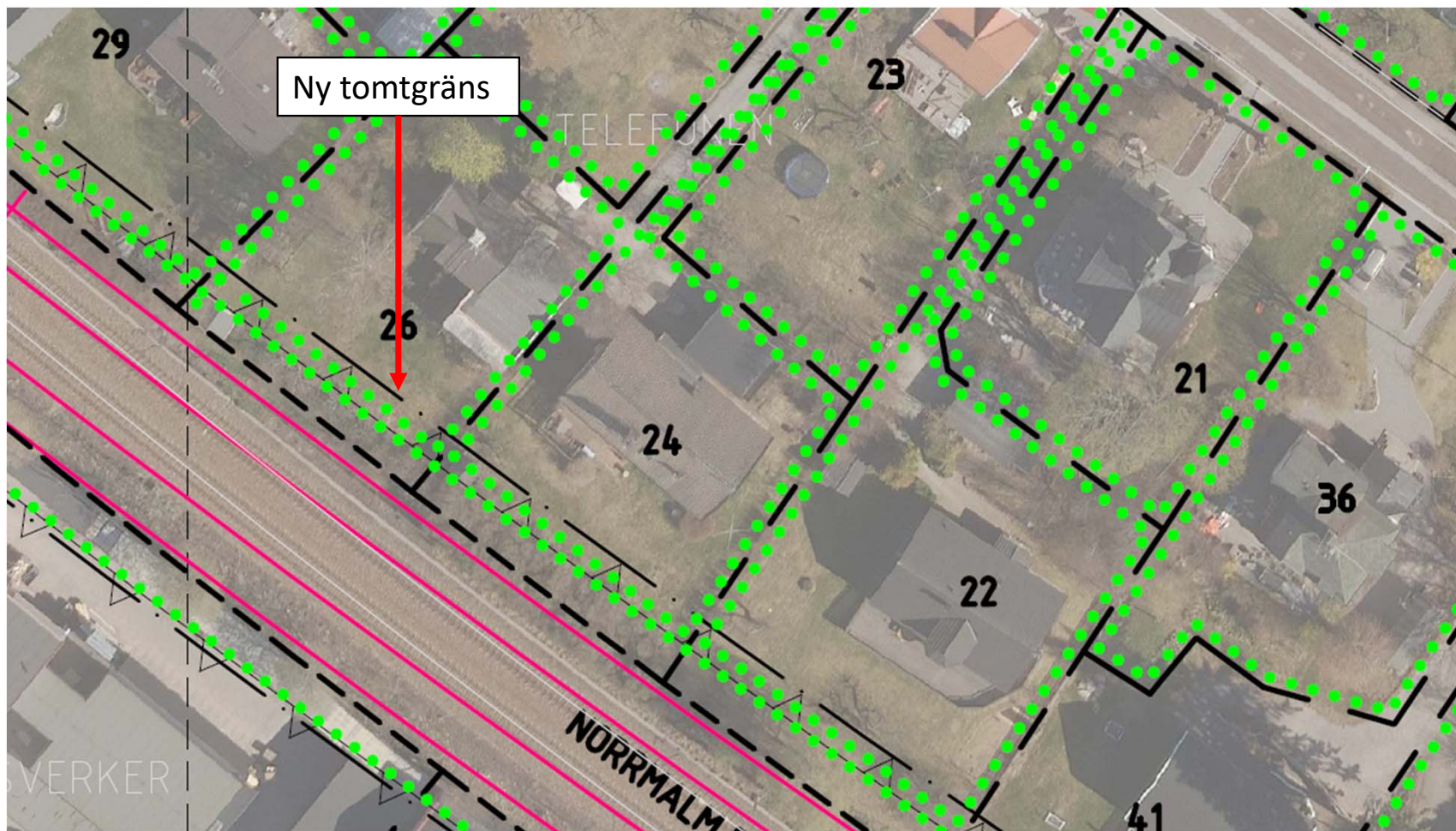


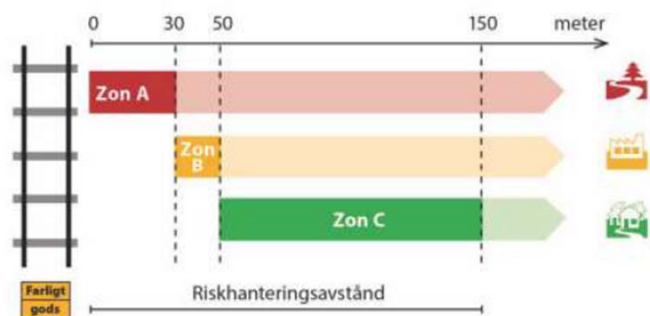
Bild 7

GA(1) Gustafsson, Andreas (Stockholm); 2021-12-19

Från bilaga4 risker

1.3.2 Riktlinjer

I Länsstyrelsen i Stockholms rekommendationer *Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods* [1] delas marken intill järnvägar där det transporteras farligt gods upp i olika zoner, där olika typer av markanvändning är lämplig. I zon A, mellan 0 och 30 meter från spår och där risknivån är som högst, rekommenderas verksamheter som ytparkering och trafik. Bostäder, detaljhandel och besöksanläggningar rekommenderas i zon C, bortom 50 meter från spår. Industri och verksamheter rekommenderas i zon B, bortom 30 meter från spår.



Rekommenderad markanvändning inom respektive zon

Zon A	Zon B	Zon C
G – drivmedelsförsörjning (obemannad) L – odling och djurhållning P – parkering (ytparkering) T – trafik	E – tekniska anläggningar G – drivmedelsförsörjning (bemannad) J – industri K – kontor N – friluftsliv och camping P – parkering (övrig parkering) Z – verksamheter	B – bostäder C – centrum D – vård H – detaljhandel O – tillfällig vistelse R – besöksanläggningar S – skola

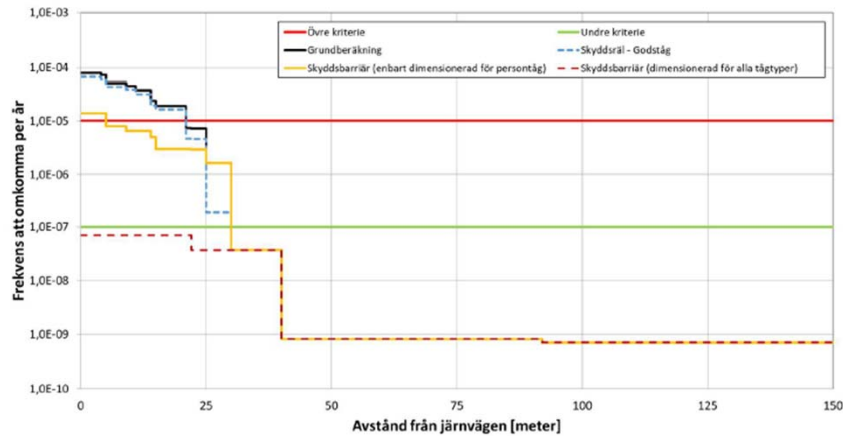
Figur 1. Rekommenderade skyddsavstånd från järnväg enligt Länsstyrelsen i Stockholm.

Kommentar:

- Riktlinje för bostäder är 50m!!
- Oklar om "farligt gods" är aktuellt.
- Ja, många bor närmare än 50m idag. Men enligt denna plan blir det ännu närmare och betydligt fler tåg.

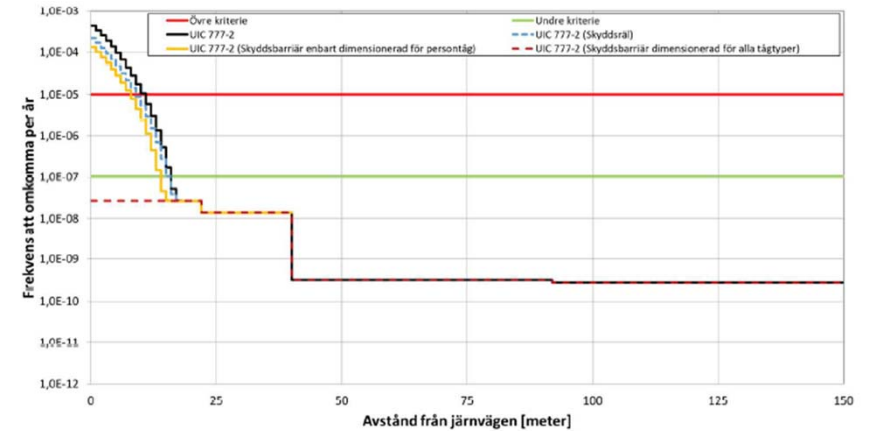
Olika modeller för riskbedömning

3.1 Resultat från Fredéns modell



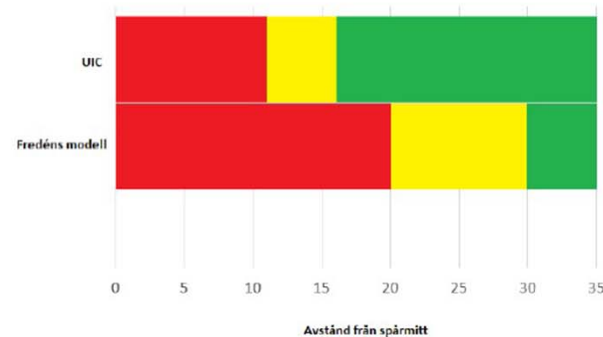
Figur 2. Individrisk uppskattad med Fredéns modell.

3.2 Resultat utifrån beräkningsmodell enligt UIC 777-2



Figur 4. Uppskattad individrisknivå längs järnvägen beroende på vidtagna skyddsåtgärder när urspärningsrisken beräknas enligt UIC-modellen.

- Oacceptabel (röd) mellan 0 – 20 meter
- I ALARP-området (gul) mellan 20 – 30 meter
- Acceptabel (grön) bortom 30 meter



Figur 6. Visualisering och jämförelse av resultaten från respektive kvantitativ modell.

- Oacceptabel (röd) mellan 0 – 11 meter
- I ALARP-området (gul) mellan 11 – 16 meter
- Acceptabel (grön) bortom 16 meter

TrV går generellt på modell UIC då statistiken där anses mer modern.

Hänvisning till dok. ”bilaga4-underlagsrapport-risk-mb-duo-spa.pdf” där enskilda fastigheters påverkan framgår.

5.2.4 Bromsten småhusområde Skattegränd m.m. (4)

I området, som utgör en del av stadsdelen Bromsten, finns villor och radhus på båda sidor om järnvägen. I ett av radhusen längs Ekstocksvägen finns Smaragdens förskola. Norr om järnvägen ligger fastigheterna generellt något högre än spårområdet, medan det motsatta förhållandet gäller söder om järnvägen där fastigheterna ligger något lägre.

Tabell 1. Sammanställning över fastigheter i Bromsten småhusområde Skattegränd m.m. Grönt beskriver att åtgärder inte behöver vidtas, rött beskriver att åtgärder ska vidtas.

Fastighet	Kortaste avstånd till spår
Ring 21, 10, 11, 12, 16, 17 och Sulkyn 1 KM 9+100 – 9+250 söder	8-13 m
Garvaren 7, KM 9+125, norr	25 m
Ring 5, KM 9+275, söder	22 m
Ring 3, KM 9+300, söder	29 m
Ring 2, KM 9+325, söder	25 m
Garvaren 1, KM 9+325, norr	29 m
Emund 20 och 9, KM 9+350 - 9+450, söder	30 m

5.2.5 Bromsten småhusområde Tallåsvägen m.m. (5)

Även detta område ingår i stadsdelen Bromsten, men omfattar endast fastigheter norr om järnvägen. Närmast järnvägen ligger villor i flera rader samt några radhus och parhus. I delområdets västra del finns Bromstens idrottsplats. Fastigheterna i detta område ligger generellt högre än spårområdet.

Nedan beskrivs utformning, samt övriga relevanta faktorer för respektive fastighet inom Bromsten småhusområde Tallåsvägen m.m. Efter detta görs en gemensam bedömning för hela området.

Tabell 2. Sammanställning över fastigheter i Bromsten småhusområde Tallåsvägen m.m. Grönt beskriver att åtgärder inte behöver vidtas, gult beskriver att åtgärder bör övervägas, orange beskriver att åtgärder ska övervägas.

Fastighet	Kortaste avstånd till spår
Telefonen 4	20 m
Telefonen 6	20 m
Telefonen 10	17 m
Telefonen 12	17 m
Telefonen 16	15 m
Telefonen 18	23 m
Telefonen 41	13 m
Telefonen 22	18 m
Telefonen 24 och 26	15 m
Telefonen 29	18 m
Telefonen 32	22 m
Telefonen 35	16 m
Magnus 22	22 m
Spången 2	22 m
Spången 4	26 m
Spången 5	30 m

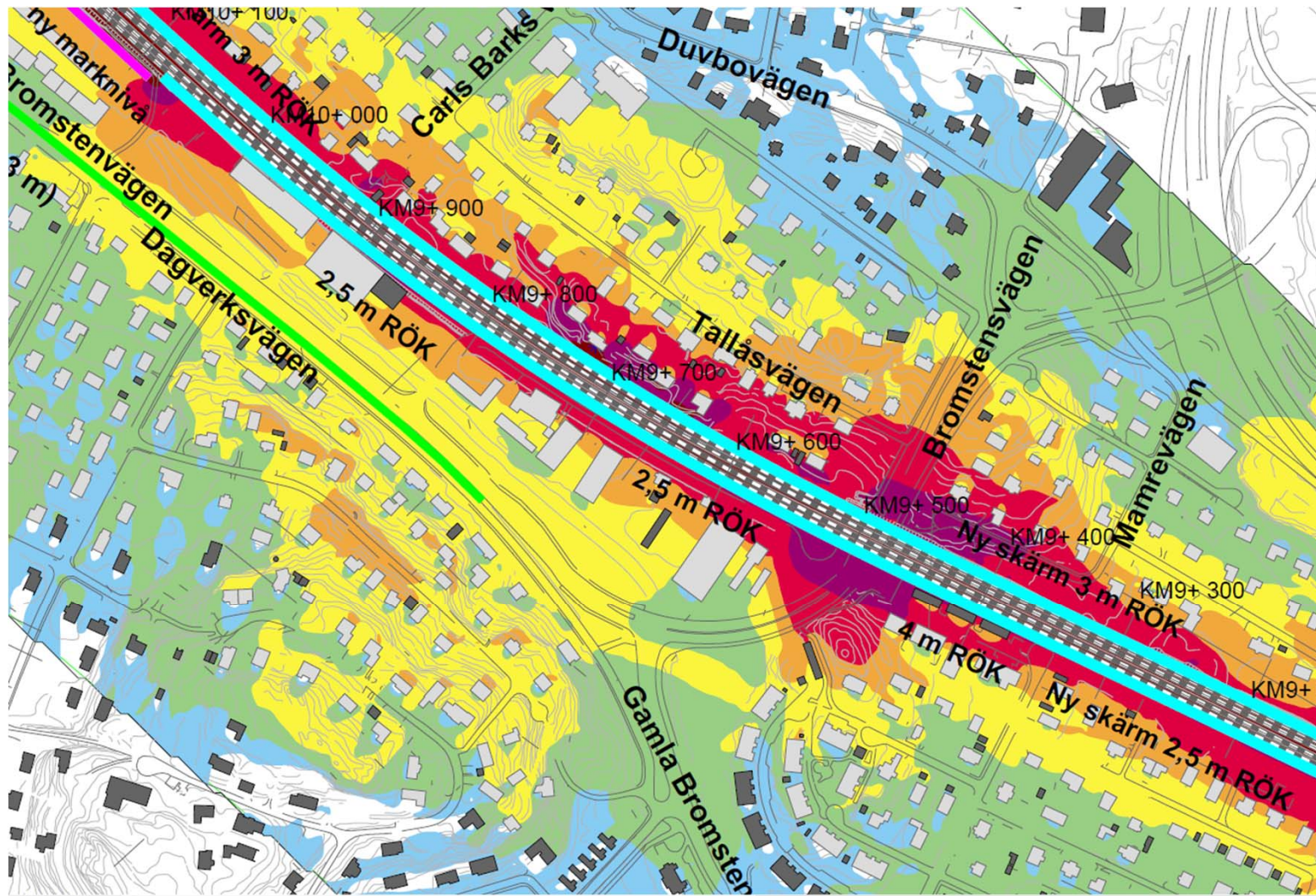
Utdrag ur dokument "Underlagsrapport buller"

Spårutbyggnaden utan nya skyddsåtgärder bedöms sammantaget leda till stor negativ konsekvens avseende buller. Spårutbyggnaden med nya skyddsåtgärder bedöms sammantaget leda till liten negativ konsekvens avseende buller.

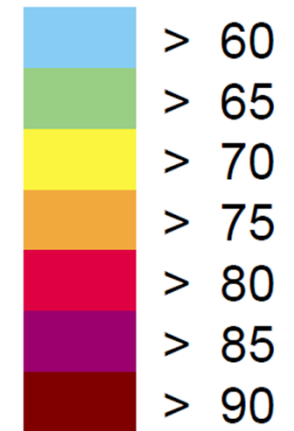
Kommentar: "Negativ konsekvens avseende buller" (om än liten)

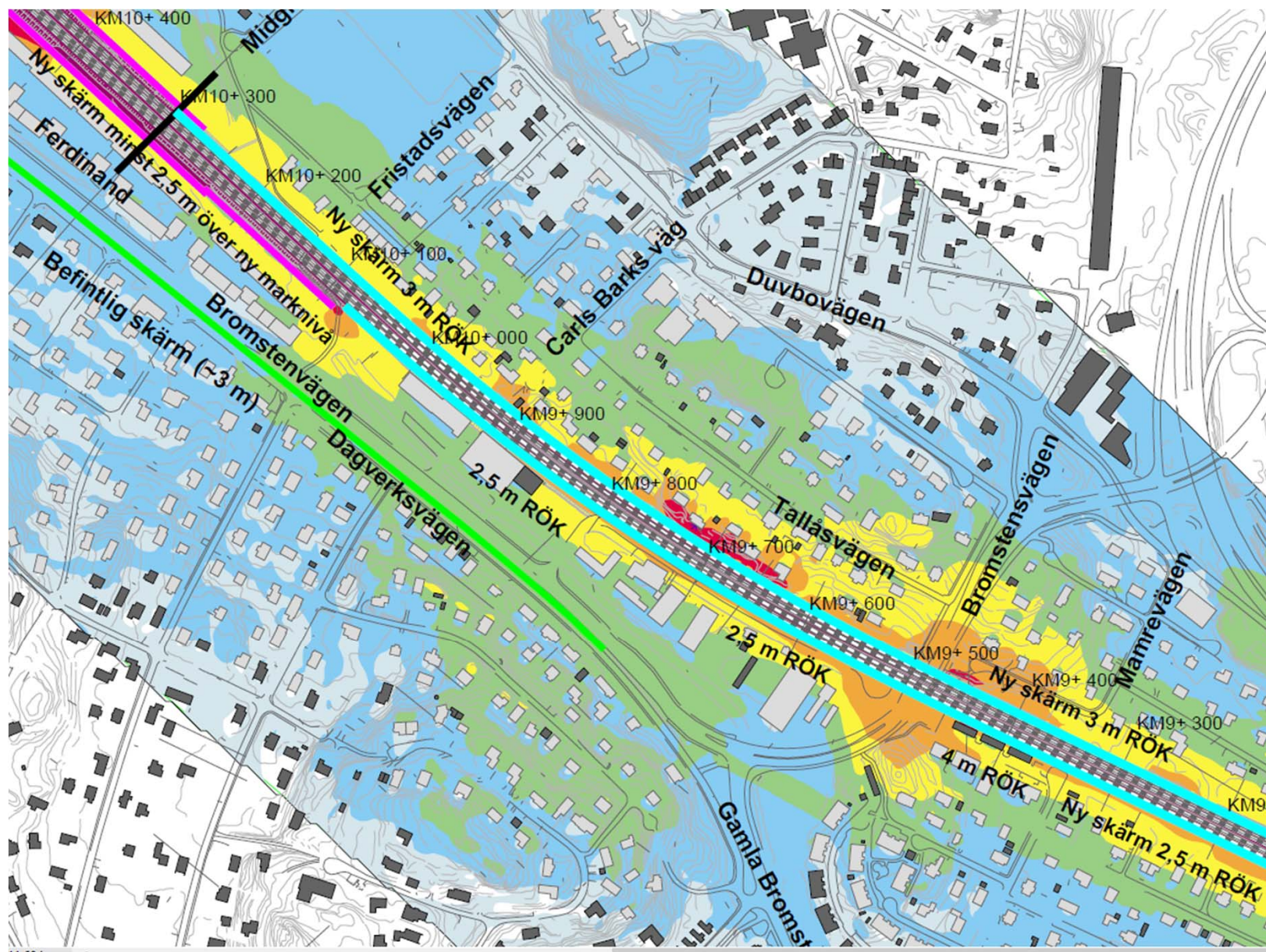
Rekommendation vid nybyggnad av spår är 50m från husbyggnad (enligt dok. "bilaga4-underlagsrapport-risk-mb-duo-spa.pdf")

Bullerkarta för maximal nivå.



Maximal ljudnivå
dBA ref. 20 µPa





Tabell 2. Trafikinformation för spårtrafik, nuläge år 2008

Tågtyp	Antal [tåg/dygn]	Längd [m]	Total tåglängd [m/dygn]	Hastighet [km/h]
Pendeltåg X60	152	215	32 680	140
Regionaltåg X40	32	240	7 680	140
Fjärrtåg X40	16	165	2 640	140
Godståg	6	650	3 900	100

Tabell 3. Trafikinformation för spårtrafik, driftskede (prognosår 2030)

Tågtyp	Antal [tåg/dygn]	Längd [m]	Total tåglängd [m/dygn]	Hastighet [km/h]
Pendeltåg X60	252	215	54 180	40-95-110-160
Regionaltåg X40	70	240	16 800	100-175-185-200
Fjärrtåg X40	22	240	5 280	100-175-185-200
Godståg	10	650	6 500	100

Skillnad 2008 till 2030 enligt ny plan

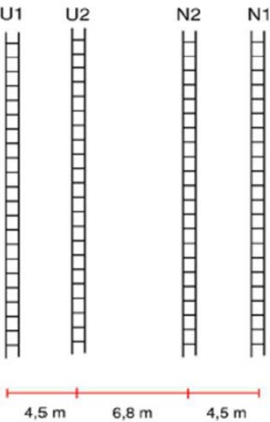
Tågtyp	Antal fler (tåg/dygn)	antal meter längre	Antal meter längre/dygn	ökad hastighet
Pendeltåg	100	0	21500	20kmh snabbare
Regionaltåg	38	0	9120	60 kmh snabbare
Fjärrtåg	6	75	2640	60 kmh snabbare
Godståg	4	0	2600	oförändrat

Antalet tåg ökar med drygt 70 procent, och längden med 35.860 meter per dygn, delvis till högre hastighet än nuvarande !!

Trafikering per spår

Tabell 5. Årsmedeldygnstrafik för respektive spår för utbyggd anläggning Mälarbanan Duvbo – Spånga (Trafikverket, 2020).

Spår	Persontåg per årsmedeldygn	Kommentar	Godståg per årsmedeldygn
U1 (Ytterspår)	46	Regionaltrafik (X40, X2)	5
U2 (Innerspår)	126	Pendeltågstrafik (X60)	-
N2 (Innerspår)	126	Pendeltågstrafik (X60)	-
N1 (Ytterspår)	46	Regionaltrafik (X40, X2)	5



Figur 14. Inbördes avstånd² mellan respektive spår.

Tabell 6. STH för respektive spår och trafikslag vid utbyggd anläggning.

Spår	STH Persontåg	STH Godståg
U1 (regional- och godstrafik)	200 km/h	160 km/h
U2 (pendeltågstrafik)	160 km/h	
N2 (pendeltågstrafik)	160 km/h	
N1 (regional- och godstrafik)	200 km/h	160 km/h

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivning till järnvägsplan för projekt Mälarbanan sträckan Duvbo- Spånga

(Trafikverkets beteckning TRV 2013/65117)

Beslut

Länsstyrelsen godkänner med stöd av 2 kap 10 § lag om byggande av järnväg (1995:1649) miljökonsekvensbeskrivningen med ovanstående rubricering.

Beslutet innebär att Länsstyrelsen anser att dokumentet uppfyller de krav på innehåll och kvalitet som ställs i 6 kap 7 § miljöbalken.

Miljökonsekvensbeskrivningen daterad 2016-03-23 kan därmed kungöras och hållas tillgänglig för granskning.

Utskriftsdatum

Kommentar: Länsstyrelsens godkännande är från 2016 och hänvisar till den gamla planen. Miljökonsekvensbeskrivning finns ej dokumenterad bland projekteringshandlingarna för nu gällande plan. Dokument "lasanvisning-i-mkb—2021-11-22.pdf" anger att det inte finns någon fastställd.



Miljökonsekvensbeskrivning

Järnvägsplan
Mälarbanan, Duvbo-Spånga
GRANSKNINGSHANDLING



2016-03-23

Dnr TRV 2013/65117

Samrådsredogörelse – Bygmas synpunkter

Bygma Gruppen AB

Förslaget kommer att innebära väsentlig påverkan på vår verksamhet och innebär risk för att företaget måste flyttas. Vår uppfattning är att samtliga byggnader inom anläggningen kommer att påverkas. Vissa befintliga byggnader är belägna inom planerat spårområde, övriga direkt mot planerad banslänt vilket medför att transportflöden inom anläggningen omöjliggörs. En möjlighet till att verksamheten skulle kunna fortsätta är att fastigheterna tillförs ersättningsmark i sådan omfattning att verksamheten kan bedrivas i oförändrad omfattning.

Hyser en oro för den miljöpåverkan som utbyggnaden av Mälarbanan kan medföra. Främst avseende buller, vibrationer, elektromagnetisk strålning och risk för urspårning.

Emotser en snar återkoppling för att starta en dialog kring förutsättningarna för verksamhet och fastigheter respektive tomträtt.

Trafikverkets kommentar:

En utredning om hur fastigheterna ska kunna utformas med avseende på byggnader och vägflöden inom området och angöring har utförts och påvisar att byggnaderna inte kan vara kvar. I samband med detta har en dialog påbörjats mellan parterna.

I samband med järnvägsplanen tas en miljökonsekvensbeskrivning fram som beskriver aktuell miljöpåverkan i samband med utbyggnaden. Närheten till järnvägsanläggningen innebär att vissa skyddsåtgärder blir aktuella beroende på hur fastigheterna kommer att användas. Avseende buller, se samlat svar ovan.

Det intrång som vi gör på era fastigheter kommer vi att ersätta enligt de lagar och riktlinjer som gäller.

Kommentar: Synpunkterna skiljer sig inte för att planen ändras, det påverkar bara ännu fler fastighetsägare

Samrådsredogörelse – utdrag ur sammanfattning

Detta eftersom det trots att planen ställdes ut på granskning fortfarande kvarstod svårigheter kring att tekniskt, utan dispenser, klara Trafikverket hastighetskrav på banan, främst på grund av kurvradierna som låg i granskningsförslaget. Likaså framkom det efter 2016 att säkerhetsmått för fri höjd under Bromstensbron samt säkerhetsmått med avseende på elsäkerhet inte skulle kunna innehållas såsom förslaget låg.

Vidare så visade det sig när bygghandlingar började projekteras efter förra granskningstillfället att det skulle resultera i omfattande ledningsomläggningar, framförallt i Magasinsvägen. Dessa skulle medföra att det skulle bli nära på omöjligt för verksamhetsutövarna att bedriva verksamhet på sina fastigheter under byggtiden, plus att det skulle bli inskränkningar även i slutläget. Vissa framförallt Bygma, bedömdes få så stora verksamhetsskador att det skulle riskerade behöva bli föremål för inlösen.

Utöver detta framkom det under processens gång att regionnätsutbyggnad planerades av Ellevio, vilkas ledningar skulle komma att kräva ansevärd volym av Magasinsvägens väggkropp. Distributionsinfrastrukturen för elektricitet är precis som Mälarbanan ett riksintresse och att finna en lösning som gjorde att båda skulle kunna fungera var nödvändigt.

Kommentar: Vilken hastighet kan man uppnå med planen från 2016 och hur mycket tid förlorar man i så fall på den sträckan?

Märkligt att man projekterar för en högre hastighet förbi ett bostadsområde som dessutom planeras blir tätare med tanke på bl.a. Bromstensstaden.

Sammanfattning

- Väsentligt markintrång, uppemot 10 m för fastigheter närmast järnvägen.
- Ökat buller, ökade vibrationer och ökade risker till följd av nära fördubblad mer trafik, högre hastigheter och kortare avstånd till spår.
- Påverkan från elektromagnetisk strålning.
- Riktlinjer om minsta avstånd mellan spår och bostäder följs inte.
- Anslående fula staket och bullerskärmar. Hur vårdas "Ingemanslandet"?
- Fastigheternas marknadsvärde kan redan ha påverkats, ger missvisande värdering.
- Inget nämns om avloppstammen. Oklart hur den och tomterna påverkas. Ytterligare servitut?

Trafikverkets skäl för ny järnvägsplan:

TRV: Enstaka verksamheter (Bygma) hävdar att de kan tvingas flytta om 2016 års plan genomförs. Därför ny plan.

Vår kommentar: TRV sätter här intresset hos en verksamhet före intresset hos 100-talet familjer.

TRV: Markintrång behövs för uträtning av kurva för att köra tåg i 200KM/H utan dispens.

Vår kommentar: Sänk istället hastigheten för minskade störningar och risker. Eller sök dispens.

TRV: Med nya planen undviks omfattande ledningsdragningar på Magasinsvägen.

Vår kommentar: En merkostnad som motiveras av intresset hos annars drabbade fastighetsägare. Och vad händer med avloppsstammen?

Vad kan vi göra?

- Individuella och gemensamma yttranden med krav på ändrad järnvägsplan - för att undvika markintrång och reducera buller och andra störningar.
- Fortsatt kontakt med TRV. Eventuell hearing. Publicitet.
- Individuella och gemensamma överklaganden om TRV går vidare med nya järnvägsplanen.

Nästa steg:

- Medlemskap i föreningen "Järnvägsnära fastighetsägare i Bromsten"
- Kontakt villaägarföreningen och politiska partier m fl
- Mailinglista och websida
- Information till Trafikverket
- Mallar för yttrande och överklagande - alla bör avge eget yttrande!
- Prata med era grannar!

Stina.a.pettersson@gmail.com

Tel: 073-610 64 10

Tallåsvägen 29

Websida: