

TRV 2013/ 65 117

Synpunkter på förslag till järnvägsplan; Mälarbanans utbyggnad, delen Duvbo-Spånga

Vasakronan Fastigheter AB, org.nr 556474-0123 (nedan Vasakronan) inkommer härmed med följande synpunkter på de utställda granskningshandlingarna avseende järnvägsplanen för Mälarbanans utbyggnad, delen Duvbo-Spånga.

1. Inledning

Vasakronan äger fastigheten Stockholm Bromsten 9:1 (nedan Fastigheten). Fastigheten är belägen direkt norr om befintliga järnvägsspår i området Bromsten och i nivå med Solvalla travbana.

Som framgår tydligt av granskningshandlingarna påverkas Fastigheten mycket negativt av en utbyggnad från två till fyra järnvägsspår. Detta gäller både under byggperioden när Trafikverket avser att ta stora delar av Fastigheten i anspråk med tillfällig nyttjanderätt, och när arbetena är klara genom med anledning av de permanenta markanspråk som det breddade spårområdet innebär.

Vasakronan arbetar aktivt med att utveckla Fastigheten tillsammans med Stockholms stad och processen med att ta fram en ny detaljplan för Fastigheten pågår. Exploateringsarbetet är tänkt att innebära en stadsutveckling med i huvudsak flerbostadshus, som ett viktigt tillskott på en marknad med bostadsbrist i regionen.

Vasakronan har under de senaste åren haft en dialog med Trafikverkets projektledning gällande Mälarbanans utbyggnad och eventuella tillkommande anläggningar. Förutom själva spårutbyggnaden har dialogen gällt en utformning av Sulkylvägens korsning och en eventuell plattform/pendeltågsstation som kan utvecklas till en bytespunkt mellan pendeltåg och tvärbana, i samband med utbyggnaden av tvärbanan.

Inga överenskommelser har hittills träffats mellan Trafikverket och Vasakronan avseende Fastigheten.

2. Markanspråk

I handlingen *Plankarta för utbyggd järnvägsanläggning, permanenta och tillfälliga markanspråk*, sid. 003, samt i handlingen *Planbeskrivningen Duvbo-Spånga*, sid. 36, framgår vilka delar av Fastigheten som behöver tas i anspråk.

Vasakronan motsätter sig de angivna permanenta och tillfälliga markanspråken. Anledningen är att markanspråken kommer att leda till en stor negativ påverkan på Fastigheten, dels för Fastighetens nuvarande användning, dels för den framtida. Järnvägsplanen medför med andra ord betydande intrång och olägenheter för Vasakronans möjlighet till en rimlig och skälig exploatering av Fastigheten.

Ersättning av plankorsning och Sulkyvägens dragning

Solvallas stallområde nås i dag endast via Sulkyvägen över Fastigheten och via en plankorsning över Mälarbanan. Längs Sulkyvägen och vid plankorsningen finns också en gång- och cykelväg som är ihopkopplad med en annan gång- och cykelväg i norr, längs Ulvsundavägen och söderut till Bällsta.

En utbyggnad av Mälarbanan innebär att plankorsningen måste tas bort. Granskningshandlingarna anger endast ett tunnelalternativ, det vill säga en underfart under spåren. I övrigt hänvisas till att projektet för Sulkyvägens ersättning drivs i samverkan med Stockholms stad och ska hanteras i kommande detaljplanearbete för Fastigheten. Vasakronan anser att en lösning av Sulkyvägens ersättning måste utredas inom ramen för ett övergripande planeringsarbete som beaktar hela Fastighetens utvecklingsmöjligheter med en blandad stadsbebyggelse norr om Mälarbanan. I annat fall riskerar utvecklingsmöjligheterna att helt och hållet tillintetgöras.

Vasakronan anser att den bästa lösningen är att ut- och infarten till Solvallas stallområde dras söder om Mälarbanan i stället. Om det visar sig vara omöjligt, anser Vasakronan att den näst bästa lösningen är att en bro eller underfart kopplas till Sundbybergskopplet via Stockholm stads mark (Stockholm Bromsten 9:2) i stället för att trafiken dras över Fastigheten.

Den lösning som anges i granskningshandlingarna (det vill säga att trafiken leds längs Sulkyvägens nuvarande sträckning över Fastigheten) är den sämsta för Vasakronan och innebär att långa ramper behöver byggas fram till Ulvsundavägen. Detta innebär i sin tur ett oacceptabelt stort intrång genom att vägen skulle gå rakt igenom Fastigheten och därmed skapa en barriär över Fastigheten. Vasakronan motsätter sig därför den lösningen.

Tillfälliga markanspråk

I handlingen *Förteckning över tillfällig nyttjanderätt* och på plankartan sid. 003 anges omfattningen av T:9 på Fastigheten. Angivet området för tillfälligt markanspråk är omotiverat stort och söndrar övriga delar av Fastigheten längs med järnvägsområdet.

Tidsåtgång för genomförandeskedet anges vara sex år från byggstart och det tillfälliga markanspråket ska gälla under hela den tiden. Vasakronan anser att det är en väldigt lång period som Trafikverket avser att ta stora delar av Fastigheten i anspråk. Därtill finns en stor osäkerhet kring starttidpunkten för ianspråktagandet av det tillfälliga markområdet eftersom det kopplas till byggstarten. Förutsättningarna för Vasakronan att använda resterande delar av Fastigheten tiden före och under det tillfälliga markanspråket blir därmed de sämsta möjliga. Vasakronan motsätter sig därför omfattningen av det tillfälliga markanspråket inklusive utbredningen och vill 1.) att markområdena

som tas i anspråk tillfälligt inte placeras mitt på Fastigheten, 2.) att omfattningen av markområdet minskas väsentligt och 3.) att tidperioden för ianspråktagandet kortas ned.

Vidare anges att det tillfälliga markanspråket T:9 ska användas till *”yta för angöring, byggnation och upplag/etablering, etablering för järnvägsbrolansering som ersätter plankorsningen”*. Den oprecisa och vida formuleringen av vad området ska användas till försvårar användningen av övriga delar av Fastigheten under tiden för det tillfälliga markanspråket. Det behöver därför tydligare framgå av granskningshandlingarna vad området ska användas till genom att syftet utvecklas och preciseras.

Dike för dagvatten och skyfall

Avvattning av dagvatten och skyfall på Fastigheten hanteras i dag via ett dike på Bromsten 9:2 och som det är beläget inom de tillfälliga markanspråk T:5, T:6, T:7 och T:8. Diket måste underhållas och omhändertas på ett adekvat och tillfredställande sätt under hela perioden för det tillfälliga nyttjandet för att översvämningar ska undvikas. Vasakronan efterfrågar en redogörelse för hur frågan ska hanteras för att kunna ta ställning till lösningen, och begär därför att Trafikverket kompletterar granskningshandlingarna med en sådan.

Vändspår och breddning av spår vid Solvalla

Av granskningshandlingarna framgår att järnvägsområdet breddas vid Fastigheten för att lämna utrymme mellan dubbelspåren för ett vändspår och därför ökar det permanenta markinträdet.

Vasakronan är i grunden positiv till en framtida möjlighet för den pendeltågsstation som tidigare har diskuterats, men anser att den stora potentialen har legat i en framtida effektiv bytespunkt där även tvärbanan kopplas till en hållplats i direkt anslutning till pendeltågsstationen. I dagsläget ser inte Vasakronan att Trafikverket, trafikförvaltningen i regionen och Stockholm stad har utnyttjat den möjligheten genom en gemensam samordnad planering. I granskningshandlingarna beskrivs förverkligandet av den framtida bytespunkten som osäker.

Ianspråktagen mark överstiger vida likvärdiga eller större stationer och plattformar, till exempel den nya stationen vid Sundbybergs centrum som Trafikverket ska bygga inom ramen för projekt Mälarbanan. Ianspråktagen mark på Fastigheten mäts till ca 2,5 gånger större än markområdet för station Sundbyberg centrum. I granskningshandlingarna finns inte någon motivering till varför den ianspråktagna marken för detta är så stor och Vasakronan efterfrågar därför en sådan förklaring för att kunna ta ställning till konsekvenserna.

Intrångets storlek är inte acceptabelt och tillsammans med beskriven osäkerhet av förverkligandet motsätter sig Vasakronan en sådan lösning.

Nyttjande och samnyttjande med verksamhetsutövare på Fastigheten

Vasakronans arrendator Skanska Asfalt och Betong AB bedriver sedan flera år verksamhet med betongtillverkning m.m. på Fastigheten. Verksamheten drivs delvis på den del av Fastigheten som omfattas av det tillfälliga markanspråket T:9. Trafikverket behöver säkerställa att Vasakronans arrendator kan komma till och från arrenderat område och att dess transporter kan ske över T:9 samt att betonglastbilarna kan köra via Sundbybergskopplet.

För att möjliggöra transporter och säkerställa försörjningsväg för arrendatorn, andra verksamhetsutövare och Vasakronan, måste område T:7 förlängas in över Fastigheten alternativt behöver beskrivningen av T:9 ändras.

Permanent ianspråktagande för vissa anläggningar

En SIR-mast är placerad norr om järnvägsområdet på Fastigheten, vilket innebär ett stort intrång och begränsar användandet av Fastigheten. Masten hade i handlingarna under samrådet en annan placering och flytten av anläggningen har inte motiverats. Vasakronan motsätter sig den nya angivna placeringen och begär att SIR-masten inte placeras på Fastigheten.

I handlingarna föreslås därtill att servicevägen till masten placeras på Fastigheten och att det regleras i ett servitut. Servicevägen är placerad på i dag icke körbar mark och ansluter på plankarta till gatan Skattegränd, en koppling som i dag inte finns. Vasakronan kan inte ansvara för en sådan lösning. Vidare tar servicevägen och dess vändplats omotiverat stor plats.

Trafikverket behöver komplettera granskningshandlingarna med underlag som utvisar vilka alternativa placeringar av SIR-masten som finns och sedan välja den lösning som orsakar minsta skadan.

Vidare anges i granskningshandlingarna att en säkerhetsanordning föreslås placeras på Fastigheten. Säkerhetsanordningen ska hindra översvämning och att föroreningar rinner ut i Bällstaån om en tågolycka skulle inträffa. I planbeskrivningen på s.27 noteras följande avseende denna skyddsanordning: "Trafikverket kommer att utrusta järnvägsanläggningens avvattningsystem med avstängningsmöjlighet för att förhindra föroreningsspredning från eventuellt utsläpp vid olycka till Bällstaån och vidare till Östra Mälarens vattenskyddsområde. Placering av skyddsåtgärd för anslutning till VA system framgår av plankartorna (markeras med Sk7)."

Hantering av föroreningsspredning som kommer av en tågolycka och som är ämnad att hanteras med hjälp av ovannämnda avstängningsmöjlighet får inte på något sätt planeras så att Fastigheten används som magasin för förorenat vatten. Trafikverket behöver komplettera granskningshandlingarna med underlag som visar vilka alternativa placeringar av säkerhetsanordningen som finns, och sedan välja den lösning som orsakar minsta skadan samt tydliggöra för dess funktion.



Foto till vänster redovisar den kulvert (dagvattenledning) som i dag tar in vatten från befintligt dike på Bromsten 9:2 och leder det vidare till Bällstaån. Det är via denna dagvattenledning som avvattning av Fastigheten och Bromsten 9:2 sker. Det är den enda förbindelsen med recipienten Bällstaån som finns. Därtill belastas ledningen även med vatten från en del av de omkringliggande vägarna. Det är därför mycket viktigt att denna kulvert har rätt dimension och att den är anpassad medbeaktande av framtida klimatförändringar. Ledningsunderlag som innefattar dagvattenledningen från inloppet på Bromsten 9:2 till utloppet i Bällstaån efterlyses.

Det är angett i granskningshandlingarna att det kommer finnas utsläppspunkter mot ny kulvert SVOA. Detta är ny information för Vasakronan. Vasakronan efterfrågar mer information om dess dragning och hur utsläppspunkter ska avledas och dimensioneras och så vidare, för att kunna ta ställning till hur Fastigheten påverkas av utsläppspunkterna. Trafikverket behöver komplettera granskningshandlingarna med underlag som visar vilka alternativa lösningar som finns för utsläppspunkterna och sedan välja den lösning som orsakar minsta skadan samt tydliggöra för dess funktion.

3. Miljöföroreningar

Marken på Fastigheten är kraftigt förorenad. Trafikverkets byggande av järnväg och därmed förenliga åtgärder kommer sannolikt att utlösa krav på saneringsåtgärder i enlighet med miljöbalkens regler. Trafikverket behöver ansvara för att undersöka marken och genomföra erforderliga saneringsåtgärder på egen bekostnad.

4. Skyddsåtgärder

I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs överdäckning av spåren som en möjlig förebyggande säkerhetsåtgärd. Denna åtgärd skulle förhindra såväl urspårningar som oacceptabelt buller samt skydda kringliggande befintliga och även framtida bostadshus och arbetsplatser från elektromagnetisk strålning. Det är därför viktigt att även andra alternativ såsom nedgrävning utvärderas i en miljökonsekvensbeskrivning samt att konsekvenserna jämförs med den påverkan som nuvarande förslag innebär.

I och med att Trafikverket i granskningshandlingarna avskriver alla säkerhetsåtgärder vid Fastigheten åsidosätts i järnvägsplanen försiktighetsprincipen enligt 2 kap. 3 § miljöbalken som innebär att redan vid risken för negativ påverkan på människors hälsa och på miljön gör att Trafikverket är skyldig att vidta åtgärder. Trafikverket ska således förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller för miljön.

Eftersom den breddade järnvägen kommer att innebära utökade risker för den pågående verksamheten på Fastigheten, och riskerar att tillintetgöra det planerade exploateringsarbetet, kommer det att krävas säkerhetsåtgärder för att uppföra de planerade bostadshusen på Fastigheten i enlighet med stadens intentioner.

Intrånget och olägenheterna på Fastigheten blir betydande i den omfattningen att 4 kap. 36 § plan- och bygglagen inte kan uppfyllas i den kommande detaljplanen. Enligt 4 kap. 36 § plan- och bygglagen ska en detaljplan vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.

5. Avslutning

I övrigt vill Vasakronan framföra att Vasakronan så snart som möjligt emotser underlag för att diskutera och komma överens med projekt Mälarbanan avseende de permanenta intrång som ska säkerställas genom fastighetsöverlåtelse samt de tillfälliga intrång som behövs under genomförandet av järnvägsplanen och övriga eventuella upplåtelser av mark som kan behövas under byggskedet.

Gällande det föreslagna tillfälliga markanspråket på Fastigheten behöver villkoren för ianspråktagandet regleras i ett avtal mellan Trafikverket och Vasakronan och ersättning betalas till Vasakronan för nyttjandet (inklusive kompensation för intäktsbortfall och kostnader som förväntas uppstå).

Ett samordnat planförfarande som förutsätts i plan- och bygglagen, miljöbalken och lagen om byggande av järnväg bör givetvis omfatta hela det berörda området och den omgivningspåverkan som följer av åtgärder föranledda av järnvägsplanen, för att uppnå en optimal markanvändning och avvägning mellan allmänna och enskilda intressen och uppfyllande av såväl 2 kap. 1 § PBL som 4 kap 36 § PBL och i enlighet med beslutet i regeringsärendet M 2000/4759/Hs/P.

Av granskningshandlingarna framgår att järnvägsplanen innebär betydande intrång på Fastigheten och Vasakronans möjligheter till en rimlig och skälig exploatering av Fastigheten riskerar att tillintetgöras.

Vasakronan Fastigheter AB

genom Vasakronan AB (publ)

Eva Philipson
Affärsansvarig Fastighetsutvecklare

Susanne Bäckström
Chef Stadsutveckling