

Till

Trafikverket, Ärendemottagningen, investering, Box 810, 781 28 Borlänge

Ärende TRV2013/65117

**Synpunkter på Trafikverkets förslag till ny järnvägsplan för utbyggnad av Mäljarbanan sträckan Duvbo – Spånga, i Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.
Ärendenummer TRV2013/65117.**

I den nya järnvägsplanen så har ett antal förändringar gjorts som har stora och inte tillräckligt utredda konsekvenser. Bromstens Villaägareförening har följande synpunkter på förslaget till ny järnvägsplan:

1. Förläggning av nya järnvägsspår på villatomtmark.

Jämfört med tidigare förslag vill Trafikverket nu ta stora delar tomtmark i anspråk från villafastigheter norr om järnvägen. Tidigare skulle utbyggnaden ske på industrimark söder om järnvägen. Motiven för denna ändring är oklar.

På sidan 34 i Planbeskrivning Mäljarbanan Duvbo–Spånga TRV 2013/65117 skriver Trafikverket:
”Dock kan det intrång som kvarstår göra att Bygma väljer att omdisponera sin verksamhet och flytta fler byggnader för att få till en bättre logistik på kvarvarande yta.”

Trafikverket har uppenbarligen inte tagit reda på vilka konsekvenser det blir av det nya förslaget. Om t ex Bygma väljer att flytta verksamheten helt och hållet så skulle intrången på villatomterna bli överflödiga.

Generellt så håller hela området söder om järnvägen på att ändra karaktär. Den tunga industrin flyttar bort och ersätts med bostäder och handel (flera stora studentboenden är redan byggda som gränsar direkt till Bygma och närmare Spånga har också det tidigare återvinningsföretaget ersatts med handels- och bostadsbyggnader). På längre sikt är verksamhet som Bygma eller Bromma Stål olämplig i området. Trafikverkets prioritering av Bygmas verksamhet är därför missriktad och går emot områdesutvecklingen i stort. I området bör bostäder prioriteras framför industri och bygghandel som med fördel kan lokaliseras längre bort.

Det nya förslaget innebär ökad trafik, högre hastigheter och mindre skyddsavstånd till hus och trädgårdar belägna norr om järnvägen. Trafikverkets egen prognos anger att antalet tåg ökar från 206 (år 2010) till 354 tåg per dygn (år 2040). Detta innebär kraftigt ökade bullerstörningar, mer vibrationer, högre elektromagnetisk fältstyrka samt ännu fler andra negativa konsekvenser för de närboende. Järnvägsområdet är till stora delar beläget på gammal sjöbotten bestående av lera-silt vilket innebär att ännu större risker för skador på grannfastigheterna. Inte heller här finns ordentliga konsekvensutredningar presenterade. (Som exempel på de dåliga grundförhållandena kan man se på de extrema förseningar och fördyringar som nya Bromstensstaden råkat ut för, belägen precis intill järnvägen på norra sidan åt Spånga-hållet.)

I planbeskrivningen sid 19-20 redogör Trafikverket för de mål som planen skall uppfylla, bl a:

” • Järnvägens barriäreffekter ska minska.”

” • Mervärde i närmiljön ska främst ses ur ett närboendeperspektiv.”

Bromstens Villaägareförening tvingas konstatera att Trafikverkets nya förslag står i direkt motsatsförhållande till dessa målsättningar.

2. Otillräcklig utredning gällande trafikkonsekvenserna av den planerade nybyggnationen av Bromstensbron.

I det nya förslaget anges att Bromstensbron skall rivas och ersättas med en ny (eller på vissa ställen: "byggas om"). Det framgår inte hur och när detta bygge skall ske. Rimligen måste biltrafiken över järnvägen stängas av helt och man kan uppskatta att avstängningen varar minst två år under byggtiden. Bromstenvägen via nuvarande bro och Duvbovägen är redan idag mycket hårt trafikbelastade och den nya Bromstensstaden kommer att öka trycket ytterligare. Skulle då Bromstensbron stängas av så blir resultatet en trafikinfarkt som påverkar hela området. Bromstens Villaägareförening har dock svårt att överblicka konsekvenserna utan att det presenterats en ordentligt utförd trafikutredning.

3. Trafikverkets informationshantering kring det nya förslaget.

Vi får ett allmänt intryck av att Trafikverket försöker "mörka" konsekvenserna eftersom de inte vill ha ett allmänt infomöte kring förslaget. Istället vill man ha enskilda möten med varje fastighetsägare. Detta är slöseri med resurser och tid för alla inblandade. Den enskilde villaägaren har i regel alltid ett informations- och kunskapsunderläge relativt Trafikverkets experter varför enskilda möten är till nackdel för den berörde villaägaren.

Det är väldigt svårt för enskilda villaägare att fullt ut förstå konsekvenserna av fackuttryck som t ex tillfällig nyttjanderätt, expropriation, inlösen, servitut, ledningsrätt etc etc.

Informationshanteringen blir ännu sämre av att det sedan 2016 fanns ett befintligt förslag som många berörda villaägare redan tagit ställning till och anpassat sin boendesituation efter.

Bromstens Villaägareförening är principiellt positiva till järnvägstrafik, dess utbyggnad och därmed förknippade miljövinster.

Vi vill dock att Trafikverket ändrar sitt förslag enligt våra synpunkter ovan.

2022-01-12

Bromstens Villaägareförening