

PM Rotel I (Dnr KS 2021/1568)

Anmälan om svar på remiss av Kungörande och granskning av utbyggnaden av Mälarbanan sträckan Duvbo - Spånga, i Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län

Remiss från Trafikverket

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Anmälan om svar på remiss godkänns.

Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr anför följande.

Ärendet

Trafikverket har bjudit in till granskning av järnvägsplanen för Mälarbanans utbyggnad för delsträckan Duvbo – Spånga. Granskningen är ett tillfälle att samla in synpunkter på järnvägsplanen från de som berörs, vilka är sakägare, allmänheten, organisationer och myndigheter.

Trafikverket planerar att bygga ut järnvägen från två spår till fyra spår mellan Duvbo och Spånga och har upprättat ett nytt förslag på järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Järnvägsplanen redovisar i detalj utformning och dragningsamt konsekvenser av de nya spåren med tillhörande anläggningar. Utbyggnaden av järnvägsområdet kommer till exempel att påverka intilliggande bostäder genom buller, vibrationer och markintrång.

Trafikverket har remitterat järnvägsplanen till staden för yttrande och på grund av kort remisstid har staden besvarat remissen med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskydds-nämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden.

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande. Miljöförvaltningen har svarat med ett kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret ser positivt på utbyggnaden av Mälarbanan men vill även understryka betydelsen av dialog för god samordning med stadens projekt.

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret anser utbyggnaden vara ett av de viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik.

Miljöförvaltningen anser att åtgärder avseende ljudnivå och bullerskydd ännu återstår.

Mina synpunkter

Med anledning av den korta remisstiden hinner inte ärendet beredas politiskt.

Jag hänvisar till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande och föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan om svar på remiss godkänns.

Stockholm den 2 februari 2022

ANNA KÖNIG JERLMYR

Bilaga

Kungörande och granskning av utbyggnaden av Mälarbanan sträckan Duvbo - Spånga, i Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Trafikverket har bjudit in till granskning av järnvägsplanen för Mäljarbanans utbyggnad för delsträckan Duvbo – Spånga. Granskningen är ett tillfälle att samla in synpunkter på järnvägsplanen från de som berörs, vilka är sakägare, allmänheten, organisationer och myndigheter.

Trafikverket planerar att bygga ut järnvägen från två spår till fyra spår mellan Duvbo och Spånga och har upprättat ett nytt förslag på järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Järnvägsplanen redovisar i detalj utformning och dragningsamt konsekvenser av de nya spåren med tillhörande anläggningar. Utbyggnaden av järnvägsområdet kommer till exempel att påverka intilliggande bostäder genom buller, vibrationer och markintrång.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden.

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande. Miljöförvaltningen har svarat med ett kontorsyttrande

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktiges budget 2022 anger att Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder. När Stockholm växer måste också kollektivtrafiken byggas ut. Det måste byggas en infrastruktur som gör att människor snabbt och smidigt kan resa i hela regionen. Stora investeringar i kollektivtrafiken är avgörande. Målet är att minska trängsel och klimatutsläpp samt att säkerställa att det går snabbt och smidigt att resa i Stockholm.

Stadsledningskontoret är positivt till utbyggnaden av Mäljarbanan och ser att utbyggnaden bidrar till en utveckling både regionalt och lokalt. Utbyggnaden innebär en förbättrad och mindre störningskänslig kollektivtrafik med tåg både inom regionen samt till och från Stockholm.

Genomförandet av projekt Mäljarbanan bedöms av stadsledningskontoret som ett mycket viktigt projekt för att förbättra regionens kollektivtrafik. Bebyggelseutveckling planeras på båda sidor om järnvägen och det är därför särskilt viktigt med kopplingar för gående och cyklister, för att skapa en sammanhängande och integrerad stadsmiljö samt uppmuntra till hållbara resor.

Stadsledningskontoret ser positivt på att nya bullerskyddsskärmar kommer att byggas längs banan där skärmarna kan ge en bullerreducerande effekt för omkringliggande bostäder och verksamheter. Stadsledningskontoret noterar dock att Trafikverket redovisar att ljudnivån inomhus i Bromstensskolan kommer att vara 48 dBA L_{max}, vilket överstiger riktvärdet vid väsentlig ombyggnad av järnväg som är 45 dBA L_{max} i undervisningslokaler. Stadsledningskontoret anser att åtgärder ska vidtas eller att fullgoda skäl att inte vidta åtgärder ska presenteras.

Stadsledningskontoret anser att Trafikverkets arbete med Järnvägsplanen, så långt det är möjligt, bör samordnas med stadens pågående detaljplanearbete för sträckan Sundbyberg – Spånga. Då detaljplanen och järnvägsplanen troligtvis kommer att fastställas vid olika tidpunkter är det av stor vikt att frågor som berör detaljplanen kommer staden till känna. Då järnvägsplanen inte får strida mot detaljplanen är det angeläget att eventuella diskrepanser identifieras och löses ut innan ett fastställande sker.

Stadsledningskontoret anser generellt att alla etableringsområden och byggvägar ska minimeras i utbredning och i tid. Vid varje val av plats ska stor aktsamhet tas så att påverkan på stadens anläggningar begränsas. Stadsledningskontoret önskar en övergripande beskrivning från Trafikverket över hur körvägarna från huvudvägnätet till etableringsområdena är tänkta att fungera. Det behövs för att kunna göra en bedömning om valet av vägar är lämpligt utifrån exempelvis bärighetsklass, trafiksäkerhet och kapacitet. Stadsledningskontoret vill även lyfta fram att staden planerar en utbyggnad av exploateringsprojekt samtidigt som Mäljarbanan. Det innebär att Trafikverket på vissa platser behöver samordna byggvägar och transporter med staden. Detta gäller framförallt i Södra Solvallastaden.

Stadsledningskontoret vill slutligen framföra vikten av att Trafikverket samordnar Mäljarbanans utbyggnad med andra större och pågående projekt inom samma område samt att Trafikverket även fortsättningsvis för en löpande dialog med staden.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att besvara remissen *Kungörande och granskning av utbyggnaden av Mäljarbanan sträckan Duvbo – Spånga* med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 11 januari 2022 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren är positiva till utbyggnaden av Mäljarbanan och ser att utbyggnaden bidrar till en utveckling både regionalt och lokalt. Förbättrad och mindre störningskänslig kollektivtrafik är de stora vinsterna lokalt samtidigt som infrastrukturen och kommunikationen till och från Stockholm förstärks regionalt.

Genomförandet av projekt Mäljarbanan bedöms av kontoren som ett av de viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik. Bebyggelseutveckling planeras på båda sidor om järnvägen och det är därför viktigt att värna och utveckla kopplingar över järnvägen. Särskilt viktigt är det vad gäller gående och cyklister för att skapa en sammanhängande och integrerad stadsmiljö samt uppmuntra till hållbara resor. Utifrån inriktningarna i stadens översiktsplan ska en yta för en framtida pendeltågsstation intill Solvalla inte ska omöjliggöras i samband med järnvägsplanen.

Kontoren anser att Trafikverkets arbete med järnvägsplanen så långt det är möjligt behöver samordnas med stadens pågående detaljplanearbete för sträckan Sundbyberg-Spånga (dnr 2013-20059). Staden har hållit samråd om detaljplaneförslaget under 2016 och har fortsatt arbetet med detaljplanen tillsammans med Trafikverket. Arbetet har dragit ut på tiden och det finns kvarstående frågor att lösa inom ramen för projektet. I dagsläget finns ingen fastställd tidplan för detaljplanen, men det har identifierats ett behov av ett förnyat samråd i processen.

Då detaljplanen och järnvägsplanen troligtvis kommer att fastställas vid olika tidpunkt är det av stor vikt att de frågor i aktuell järnvägsplan som också berör eller har följdverkan på detaljplanen kommer staden till känna och kan hanteras innan ett fastställande sker. Då järnvägsplanen inte får strida mot detaljplanen är det angeläget att eventuella diskrepanser identifieras och löses ut. Vid behov behöver processerna invänta varandra för att säkerställa detta.

Utmed järnvägskorridoren är Trafikverket fastighetsägare till mark som kan komma att hamna utanför området för järnvägsplanen. Dessa områden ska i dialog med Trafikverket identifieras och ändras till lämpligt ändamål i detaljplanen.

En ersättningsväg för Sulkyvägens plankorsning har utretts under flera år mellan staden och Trafikverket där en tunnellsöning i nuläget utreds vidare. Staden förordar denna lösning och förutsätter att den ska motsvara stadens krav gällande utformning, trafiksäkerhet och funktion. Ersättningsvägen behöver fungera och ansluta till befintlig infrastruktur, samtidigt som den, i den mån det är möjligt, tar hänsyn till möjligheterna för områdets framtida utveckling.

Stadens mark och pågående exploateringsprojekt

Det pågår ett antal exploateringsprojekt utmed Mäljarbanan både på stadens mark och på privat mark. Då utbyggnaden av Mäljarbanan påverkar dessa är det av fortsatt stor vikt att dialog kring påverkan på exploateringsprojekten fortsättningsvis sker och att planeringen inom projekten inte omöjliggörs.

Generellt gäller för alla kommande etableringsområden och byggvägar att de ska minimeras i utbredning och i tid. Vid varje val av plats ska stor aktsamhet tas så att påverkan på stadens anläggningar minimeras. Så långt som möjligt bör etablering ske på mark som framöver kommer att ingå i breddningen av spåren. För att underlätta hanteringen av framtida etableringsytor bör dialog mellan staden och Trafikverket ske tidigt i processen. För de parkområden som tas i anspråk under utbyggnaden av Mäljarbanan är det av stor vikt att dessa iordningställs i samråd med staden.

Då staden planerar utbyggnad av exploateringsprojekt samtidigt som Mäljarbanan behöver Trafikverket samordna byggvägar och transporter med staden. Detta gäller framförallt i Södra Solvallastaden där Trafikverket i sin järnvägsplan föreslagit byggväg med nyttjanderätt genom området, T1. I och med att staden i samband med utbyggnaden av området planerar att bygga om sträckningen på denna väg behöver vi säkerställa att denna byggväg är möjlig att justera under utbyggnaden.

Bromstensstaden, med bland annat marken söder om Bromstens IP, är under utbyggnad. Detta innebär att ytorna med områdesnummer T20 och T21 kommer få andra funktioner de närmsta åren med bland annat ny pumpstation, nytt gångstråk och en förstärkning av å-rummet. Även Stockholm vatten AB har omfattande arbeten i området. Intill området planeras en ny skola på norra delen av Bromstens IP, med angränsning från bland annat Midgränd och Fristadsvägen. Midgränd kommer byggas om och vara avstängd under ett par år. Det kommer därför inte vara möjligt att angöra från Midgränd under denna period och det kommer även att vara olämpligt att angöra via både Midgränd och Fristadsvägen efter att skolan är på plats ur trafiksäkerhetssynpunkt. T21 behöver därför utgå helt. Om det inte går att använda sig av annan etableringsplats så behöver T20 minska kraftigt i omfattning och hur den ska angöras behöver studeras ytterligare och samordnas med staden. Då det finns stor risk för skred i området behöver marken förstärkas innan etablering är möjlig.

Marken norr om Mäljarbanan och söder om Ulvsundavägen vid Solvalla kommer att utvecklas och det är viktigt att detta är en förutsättning i projektet Mäljarbanan så att en framtida utveckling inte försvåras eller omöjliggörs. Exempelvis är det i järnvägsplanen föreslagna servitutet för serviceväg, Js2, som ansluter till Sundbybergkopplet inte lämpligt mot bakgrund av detta, vilket har påpekats i tidigare granskning. Servitutsvägen behöver kunna justeras vid behov och föreslås därför att istället regleras med avtal.

För de sträckor av Mäljarbanan som ingår i Solna och Sundbybergs kommun ska byggvägar och transporter i största möjliga mån hanteras inom deras kommuner.

Förutom stadens pågående och planerade utveckling av kommunens mark finns det andra större projekt som kan påverka föreslagna etableringsområden, t.ex. utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen, där samordning efterfrågas.

Stadens anläggningar

Staden har en rad viktiga anläggningar såsom gång- och cykelvägar, gator och broar som påverkas av utbyggnaden av Mäljarbanan. Stadens utgångspunkt är att funktionen av stadens

anläggningar tillfälligt och permanent ska ersättas av Trafikverket. Stadens driftkostnader kommer att öka och det är viktigt att detaljprojektering för bland annat tunnellsättning vid Sulkyvägen och en ny utformning av Bromstensbron görs i samråd med staden och med förutsättning att funktion och livslängd hos stadens anläggningar inte nedsätts.

Staden efterfrågar en övergripande beskrivning över hur körvägarna från huvudvägnätet till etableringsområdena är tänkta att fungera. Det behövs för att kunna göra en bedömning om valet av vägar är lämpligt utifrån exempelvis bärighetsklass, trafiksäkerhet och kapacitet. Trafikverket behöver redovisa och samordna nyttjandet med staden.

Kontoren är positiva till utbyggnaden av Mäljarbanan och ser att utbyggnaden bidrar till en utveckling både regionalt och lokalt. Förbättrad och mindre störningskänslig kollektivtrafik är de stora vinsterna lokalt samtidigt som infrastrukturen och kommunikationen till och från Stockholm förstärks regionalt.

Genomförandet av projekt Mäljarbanan bedöms av kontoren som ett av de viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik. Bebyggelseutveckling planeras på båda sidor om järnvägen och det är därför viktigt att värna och utveckla kopplingar över järnvägen. Särskilt viktigt är det vad gäller gående och cyklister för att skapa en sammanhängande och integrerad stadsmiljö samt uppmuntra till hållbara resor. Utifrån inriktningarna i stadens översiktsplan ska en yta för en framtida pendeltågsstation intill Solvalla inte ska omöjliggöras i samband med järnvägsplanen.

Kontoren anser att Trafikverkets arbete med järnvägsplanen så långt det är möjligt behöver samordnas med stadens pågående detaljplanearbete för sträckan Sundbyberg-Spånga (dnr 2013-20059). Staden har hållit samråd om detaljplaneförslaget under 2016 och har fortsatt arbetet med detaljplanen tillsammans med Trafikverket. Arbetet har dragit ut på tiden och det finns kvarstående frågor att lösa inom ramen för projektet. I dagsläget finns ingen fastställd tidplan för detaljplanen, men det har identifierats ett behov av ett förnyat samråd i processen.

Då detaljplanen och järnvägsplanen troligtvis kommer att fastställas vid olika tidpunkt är det av stor vikt att de frågor i aktuell järnvägsplan som också berör eller har följdverkan på detaljplanen kommer staden till känna och kan hanteras innan ett fastställande sker. Då järnvägsplanen inte får strida mot detaljplanen är det angeläget att eventuella diskrepanser identifieras och löses ut. Vid behov behöver processerna invänta varandra för att säkerställa detta.

Utmed järnvägskorridoren är Trafikverket fastighetsägare till mark som kan komma att hamna utanför området för järnvägsplanen. Dessa områden ska i dialog med Trafikverket identifieras och ändras till lämpligt ändamål i detaljplanen.

En ersättningsväg för Sulkyvägens plankorsning har utretts under flera år mellan staden och Trafikverket där en tunnellsättning i nuläget utreds vidare. Staden förordar denna lösning och förutsätter att den ska motsvara stadens krav gällande utformning, trafiksäkerhet och funktion. Ersättningsvägen behöver fungera och ansluta till befintlig infrastruktur, samtidigt som den, i den mån det är möjligt, tar hänsyn till möjligheterna för områdets framtida utveckling.

Stadens mark och pågående exploateringsprojekt

Det pågår ett antal exploateringsprojekt utmed Mäljarbanan både på stadens mark och på privat mark. Då utbyggnaden av Mäljarbanan påverkar dessa är det av fortsatt stor vikt att dialog kring påverkan på exploateringsprojekten fortsättningsvis sker och att planeringen inom projekten inte omöjliggörs.

Generellt gäller för alla kommande etableringsområden och byggvägar att de ska minimeras i utbredning och i tid. Vid varje val av plats ska stor aktsamhet tas så att påverkan på stadens anläggningar minimeras. Så långt som möjligt bör etablering ske på mark som framöver kommer att ingå i breddningen av spåren. För att underlätta hanteringen av framtida etableringsytor bör dialog mellan staden och Trafikverket ske tidigt i processen. För de parkområden som tas i anspråk under utbyggnaden av Mäljarbanan är det av stor vikt att dessa iordningställs i samråd med staden.

Då staden planerar utbyggnad av exploateringsprojekt samtidigt som Mäljarbanan behöver Trafikverket samordna byggvägar och transporter med staden. Detta gäller framförallt i Södra Solvallastaden där Trafikverket i sin järnvägsplan föreslagit byggväg med nyttjanderätt genom området, T1. I och med att staden i samband med utbyggnaden av området planerar att

bygga om sträckningen på denna väg behöver vi säkerställa att denna byggväg är möjlig att justera under utbyggnaden.

Bromstensstaden, med bland annat marken söder om Bromstens IP, är under utbyggnad. Detta innebär att ytorna med områdesnummer T20 och T21 kommer få andra funktioner de närmsta åren med bland annat ny pumpstation, nytt gångstråk och en förstärkning av årummet. Även Stockholm vatten AB har omfattande arbeten i området. Intill området planeras en ny skola på norra delen av Bromstens IP, med angoring från bland annat Midgränd och Fristadsvägen. Midgränd kommer byggas om och vara avstängd under ett par år. Det kommer därför inte vara möjligt att angöra från Midgränd under denna period och det kommer även att vara olämpligt att angöra via både Midgränd och Fristadsvägen efter att skolan är på plats ur trafiksäkerhetssynpunkt. T21 behöver därför utgå helt. Om det inte går att använda sig av annan etableringsplats så behöver T20 minska kraftigt i omfattning och hur den ska angöras behöver studeras ytterligare och samordnas med staden. Då det finns stor risk för skred i området behöver marken förstärkas innan etablering är möjlig.

Marken norr om Mäljarbanan och söder om Ulvsundavägen vid Solvalla kommer att utvecklas och det är viktigt att detta är en förutsättning i projektet Mäljarbanan så att en framtida utveckling inte försvåras eller omöjliggörs. Exempelvis är det i järnvägsplanen föreslagna servitutet för serviceväg, Js2, som ansluter till Sundbybergkopplet inte lämpligt mot bakgrund av detta, vilket har påpekats i tidigare granskning. Servitutsvägen behöver kunna justeras vid behov och föreslås därför att istället regleras med avtal.

För de sträckor av Mäljarbanan som ingår i Solna och Sundbybergs kommun ska byggvägar och transporter i största möjliga mån hanteras inom deras kommuner.

Förutom stadens pågående och planerade utveckling av kommunens mark finns det andra större projekt som kan påverka föreslagna etableringsområden, t.ex. utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen, där samordning efterfrågas.

Stadens anläggningar

Staden har en rad viktiga anläggningar såsom gång- och cykelvägar, gator och broar som påverkas av utbyggnaden av Mäljarbanan. Stadens utgångspunkt är att funktionen av stadens anläggningar tillfälligt och permanent ska ersättas av Trafikverket. Stadens driftkostnader kommer att öka och det är viktigt att detaljprojektering för bland annat tunnellsöning vid Sulkyvägen och en ny utformning av Bromstensbron görs i samråd med staden och med förutsättning att funktion och livslängd hos stadens anläggningar inte nedsätts.

Staden efterfrågar en övergripande beskrivning över hur körvägarna från huvudvägnätet till etableringsområdena är tänkta att fungera. Det behövs för att kunna göra en bedömning om valet av vägar är lämpligt utifrån exempelvis bärighetsklass, trafiksäkerhet och kapacitet. Trafikverket behöver redovisa och samordna nyttjandet med staden.

Sulkyvägen genom Solvallas område är tänkt i den kommande detaljplanen att anläggas som allmän gata, den är även utpekad i järnvägsplanen med tillfälligt nyttjanderätt, T10. Bron som förbinder Sulkyvägen med Ankarstocksvägen är i dåligt skick och motortrafik kommer inte att vara möjligt i dagens skick. Det kommer heller inte vara möjligt att leda ut byggtrafik på Gamla Bromstensvägen på grund av sättningsproblem i området. Dessutom har Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning framfört att det är av stor vikt att utbyggnaden av Mäljarbanan inte påverkar förskolans verksamhet på Ekstocksvägen då det inte kommer vara möjligt med evakuering till annan förskola. Om T10 ska kvarstå behöver den minska och samordnas med staden för att hitta lämpliga byggvägar ut till det större vägnätet.

Vid utbyggnad av järnvägen påverkas Magasinsvägens sträckning. Det är av stor vikt att erforderligt utrymme för väg och vändplats kan säkerställas i syfte att kunna inrymma de tunga fordonen som trafikerar vägen idag. På Magasinsvägen är det föreslaget ett område för tillfällig nyttjanderätt, T17, detta får inte medföra att trafikering till befintliga fastigheter längs Magasinsvägen försvåras.

ulkyvägen genom Solvallas område är tänkt i den kommande detaljplanen att anläggas som allmän gata, den är även utpekad i järnvägsplanen med tillfälligt nyttjanderätt, T10. Bron som förbinder Sulkyvägen med Ankarstocksvägen är i dåligt skick och motortrafik kommer inte att vara möjligt i dagens skick. Det kommer heller inte vara möjligt att leda ut byggtrafik på Gamla Bromstensvägen på grund av sättningsproblem i området. Dessutom har Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning framfört att det är av stor vikt att utbyggnaden av Mäljarbanan inte påverkar förskolans verksamhet på Ekstocksvägen då det inte kommer vara möjligt med

evakuering till annan förskola. Om T10 ska kvarstå behöver den minska och samordnas med staden för att hitta lämpliga byggvägar ut till det större vägnätet.

Vid utbyggnad av järnvägen påverkas Magasinsvägens sträckning. Det är av stor vikt att erforderligt utrymme för väg och vändplats kan säkerställas i syfte att kunna inrymma de tunga fordonen som trafikerar vägen idag. På Magasinsvägen är det föreslaget ett område för tillfällig nyttjanderätt, T17, detta får inte medföra att trafikering till befintliga fastigheter längs Magasinsvägen försvåras.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 20 december 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Flera av miljö- och hälsofrågorna som förvaltningen haft synpunkter på i granskningen 2016 redovisas i handlingarna i tillräcklig utsträckning. En del synpunkter har i och med ändringar i järnvägsplanen blivit inaktuella. Förvaltningen anser dock att synpunkterna gällande avvägning av bullerskyddsåtgärder och ljudnivån inomhus i Bromstensskolan fortfarande är aktuella.

Trafikverket kommer att erbjuda bullerskyddsåtgärder utanför järnvägsmark i form av ventil/fönsteråtgärder. Erbjudandet om skyddsåtgärd gäller för alla hus som riskerar att överskrida rikt-värdena 30 dB(A) ekvivalentnivå respektive 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus i boningsrum. Vilken åtgärd som kommer att erbjudas projekteras före byggstart. Vid projektering tas hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Förvaltningen har inga principiella invändningar mot detta, men kan komma att ha synpunkter på de avvägningar Trafikverket gör och önskar därför dialog om avvägningarna.

Trafikverket redovisar att ljudnivån inomhus i Bromstensskolan kommer att vara 48 dBA L_{max}, vilket överstiger riktvärdet vid väsentlig ombyggnad av järnväg, 45 dBA L_{max} i undervisningslokaler. Några åtgärder föreslås inte och det framgår inte av vilka skäl man väljer bort åtgärder. Nämnden anser att åtgärder ska vidtas eller att fullgoda skäl att inte vidta åtgärder ska presenteras.