

Handläggare
Karl Malmberg**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2013-08-27 p. 21

Programsamråd för Mälarbanan

Remiss från Stadsbyggnadsnämnden Dnr: 2011-20093-53

Förvaltningens förslag till beslut

- Tillstyrka Stadsbyggnadsnämndens förslag till Program för Mälarbanan.
- Justera beslutet omedelbart.

Gunnar Söderholm
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Mälarbanan är namnet på den järnväg som går norr om Mälaren mellan Stockholm och Västerås. Idag är belastningen på delar av Mälarbanan mycket hög och det går inte att öka banans kapacitet i den utsträckning som krävs. För att lösa dagens problem på Mälarbanan behövs fyrspårsutbyggnad på hela sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll. En utbyggnad av spåren innebär att pendeltågstrafiken kan separeras från regional- och fjärrtåg. Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett förslag till program för den del som går genom Stockholms stad mellan Solvalla-Spångadalen, förslaget remitteras under perioden 18 juni till 19 september 2013. Programmets syfte är att möjliggöra fyrspårsutbyggnad av Mälarbanan på sträckningen inom Stockholms Stad mellan Solvalla-Spångadalen. Trafikverket har delat upp bansträckningen mellan Tomtebodavägen och Kallhäll i flera delar för att förenkla planeringsprocessen. För programområdet berörs två delar, ena delsträckan börjar i Duvbo (Sundbyberg) men programområdet börjar strax innan Solvalla och slutar vid Fristadsvägen i Bromsten, där den andra delsträckan tar vid och

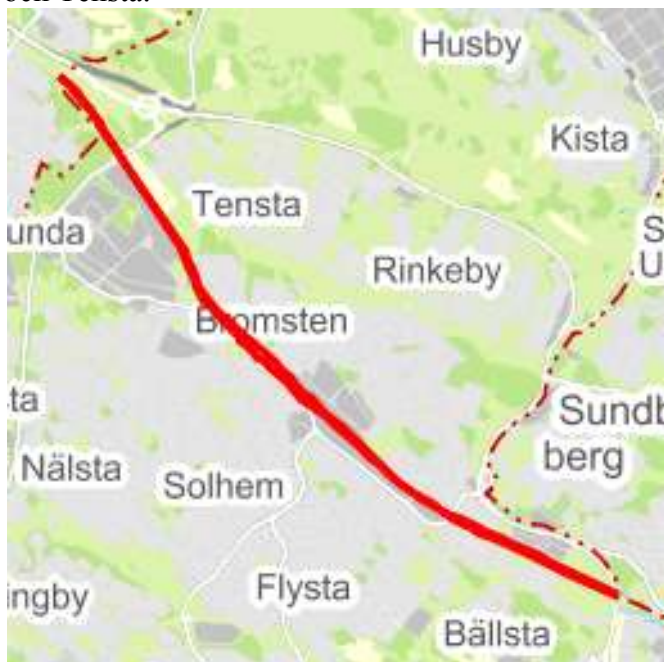
slutar i Barkarby (Järfälla), programmets gräns slutar vid Spångadalen.

Länsstyrelsen beslutade 13 april 2005 i enlighet med 6 kap 4§ miljöbalken att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649) ska både järnvägsutredning och järnvägsplan innehålla miljökonsekvensbeskrivning (MKB). MKB för järnvägsutredningen upprättades 2008. Till planprogrammet krävs ingen MKB och det har därför inte utförts, men för kommande detaljplaner ska MKB upprättas.

Förslaget

Programområdet är ca 6,1 km och omfattar en spårkorridor från kommungränsen mot Sundbyberg vid Solvalla travbana, längs nuvarande sträckning av Mälarbanan fram till kommungräns mot Järfälla vid Barkarby. Exakt läge för spårens placering kommer att presenteras i Trafikverkets järnvägsplan. I Programmet presenteras planeringsförutsättningarna för de delar där det är möjligt att förlägga spåren. De stadsdelar som berörs av programförslaget är Bällsta, Bromsten, Sundby, Solhem, Lunda och Tensta.



Programområdet börjar vid Solvalla där södra sidan tillhör Bällsta och den norra sidan Bromsten. Här föreslås en breddning på båda sidor av spårområdet. Det pågår ett programarbete för Solvallaområdet med en omvandling av travbanan och planerad bostadsbebyggelse. I planeringen utreds möjligheterna för en ny

pendeltågsstation med möjlighet till byte med tvärbanans kommande Kistagren, det finns dock inte några beslut än så länge. I programmet fastslås det att spårutbyggnaden inte ska omöjliggöra planerna för en ny pendeltågsstation. Sulkylvägen som går mellan Solvalla och Ulvsundavägen korsar järnvägsspåren och föreslås få en ny planskild lösning, om det sker över eller under järnvägen ska utredas vidare men den ska inte förhindra möjligheterna till en stationsbyggnad enligt programmet. Norr om spåren ligger ett område med f.d. militärförråd som idag används som industri- och verksamhetsområde. Även detta område kan komma att omvandlas till bostadsområde. Ett par av de gamla militärförråden föreslås rivas för att ge plats till de nya spåren.

Genom Bromsten är avståndet mellan hus och spår litet. Både radhus/villabebyggelse och industrilokaler påverkas av utbyggnaden och ett antal hus kommer enligt handlingarna att behöva lösas in. Spårtrafiken orsakar redan idag buller- och vibrationsstörningar och åtgärder i form av förstärkning av banvallen samt bullerskärmar kommer att behöva vidtas enligt programhandlingarna. I stadsdelen pågår det även en omvandling av Bromstens industriområde med ca 500 nya bostäder.

Söder om järnvägen mittemot Bromstens industriområde ligger stadsdelen Sundby. Där pågår ett detaljplanearbete för en matvarubutik i kombination med bostäder samt ett detaljplanearbete för studentbostäder som kommer att påverkas av Mälarbanans utvidgning.

Den plankorsning som går vid Fristadsvägen kommer enligt förslaget att rivas för att ge plats till en planskild lösning. En kompletterande studie ska utföras innan en ny placering och utformning av korsning bestäms.

Vid Spånga station föreslås en utökning av dagens dubbelspår med två nya spår på vardera sida om befintliga spår. Trafikverket vill även bredda plattformen vid Spånga station för att kunna möjliggöra en framtida planskild plattformslösning. En del mindre ombyggnader vid stationen planeras även i samband med arbetet. Bland annat kommer en gång- och cykelbro att behöva byggas om pga. av spårbreddningen.

En uträtning av spåren för att kunna öka hastigheten planeras strax efter Spånga station vilket kommer medföra viss bergsskärning i norra delen av Solhöjden och att en

industribyggnad rivs. Lunda Industriområde föreslås få ett extra spår och en gång- och cykelväg kommer behöva flyttas enligt programmet. Vid stadsdelen Tensta är det kolonilotterna och Hjulsta vattenpark som berörs av programförslaget. Vid vattenparken föreslås att en trädrad tas ner.

Förvaltningens synpunkter och förslag

När utbyggnaden av Mäljarbanan är klar bedöms en överflyttning av trafikanter från bil till järnväg kunna ske. I järnvägsutredningens MKB uppskattas utbyggnaden leda till uppemot en miljon minskade bilresor per år. Förvaltningen är positiv till programförslaget och anser att en utbyggnad av Mäljarbanan är en viktig del i stadens strävan att bli fossilbränslefritt till år 2050. I programmet redovisas de miljöfrågor som har identifierats i järnvägsutredningens MKB.

Utbyggnaden kommer bland annat leda till en ökad barriäreffekt i landskapsbilden och att passagerna över järnvägen behöver göras om till planskilda lösningar. Förvaltningen anser att planskilda korsningar är en förutsättning för att klara säkra passager över spåren till fots eller med cykel. För att minska barriäreffekten är det som även framgår i programmet viktigt att områdena längs med spåret utformas på ett bra sätt.

Med fler tåg som trafikerar sträckan kommer bullret från spårtrafiken att öka. Riktvärdet överskrids redan idag för vissa bostäder längs sträckningen och med utbyggnaden kommer spårtrafiken att öka ytterligare vilket gör att bullerskyddsåtgärder bör vidtas, de åtgärder som föreslås är bullerskärmar. I programförslaget påpekas att det ska läggas mer resurser på utformningen och detaljer av skärmarna vid platser där människor vistas, förvaltningen föreslår att gröna skärmar studeras vidare, till exempel kan rapporten från EU projektet HOSANNA: *Novel Solutions for quieter and greener Cities*, ge inspiration till hur grönska kan användas i samband med bullerskyddsåtgärder.

Förvaltningen anser att det är positivt att programmet framhåller att det är inte bara befintliga byggnader som ska beaktas i planeringen utan det är viktigt att arbetet sker i samverkan med övriga planeringsprojekt som pågår vid spårens närhet.

Järnvägstrafiken orsakar även vibrationsstörningar. Marken längs sträckan består till största delen av lermark och vissa fastigheter i stadsdelen Bromsten (bl.a. fastigheterna Ring 12-17) utsätts redan idag för vibrationer över gällande riktvärde. I samband med

ombyggnaden finns det möjlighet att vidta åtgärder för att begränsa vibrationsstörningarna, t.ex. genom att stärka banvallen med cementpelare. Vibrationsåtgärder är ofta kostsamma och svåra att åtgärda i efterhand det är därför viktigt att det utreds vilka förstärkningsåtgärder som behövs och var de ska placeras för att de ska få så bra effekt som möjligt.

Bällstaån som till stora delar löper parallellt med Mälarbanan är en vattenförekomst och omfattas av EU:s ramdirektiv för vatten, vilket innebär att vattenkvalitet och förhållanden för växt- och djurliv ska uppfylla de miljökvalitetsnormer som ställs i direktivet. Stora förbättringar behövs eftersom vattenkvaliteten är dålig med höga näringshalter, relativt höga metallhalter och ibland höga bakterietal. Ån är även en viktig del av stadens dagvattennät och förvaltas av Stockholm Vatten. Det framgår inte om programförslaget påverkar möjligheterna att uppnå kraven i direktiven.

Mark, grund-, och ytvattenförhållanden påverkas inte av utbyggnadsplanerna annat än i byggskedet enligt programhandlingarna. Grundvattnet är dock högt vid Solvallaområdet och framtida klimatförändringar behöver beaktas i planeringen. Nederbörden i Stockholmsregionen beräknas öka med 10-30% per år mot slutet av detta sekel och extremnederbörd förväntas bli allt vanligare. Prognoserna visar att Bällstaån riskerar att översvämmas vilket kan komma att påverka Mälarbanan. Förvaltningen anser att risken för översvämningar och eventuella skyddsåtgärder behöver utredas vidare.



Bilden visar prognostiserad översvämning vid 100-års-nivån (130_new2) och den dimensionerade nivån för Mälaren (230_new2).

De träd och den naturmiljö som tas i anspråk enligt programmet bedöms inte ha ett sådant ekologiskt värde att det behöver bevaras, förvaltningen anser dock att de träd som tas ner vid vattenparken bör ersättas med liknande träd för att bevara karaktären och de sociala värdena i vattenparken.

Arbetet kommer att orsaka störningar under byggskedet, för att påverkan ska bli så liten som möjligt krävs det att planeringen för ombyggnad och åtgärder planeras i ett tidigt skede. Förvaltningen bedriver tillsyn av större infrastruktur projekt och anser att det är positivt att dessa frågor belyses redan i programskedet.

Slut.

Bilagor

- 1 Program för Mälarbanan