

PM 2017: RVII (Dnr 123-1755/2016)

**Kungörande och inbjudan till granskning av
järnvägsplan för Mäljarbanans ombyggnad av delen
Duvbo-Spånga i Stockholms och Sundbybergs
kommuner, Stockholms län**

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 20 januari 2017

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Kungörande och inbjudan till granskning av järnvägsplan för Mäljarbanans ombyggnad av delen Duvbo-Spånga i Stockholms och Sundbybergs kommuner, Stockholms län” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Trafikverket har upprättat ett förslag till järnvägsplan för utbyggnaden av Mäljarbanan från två till fyra spår på delen Duvbo-Spånga. Sträckan ligger i Stockholms och Sundbybergs kommuner.

Järnvägsplanen ska möjliggöra en utbyggnad från två till fyra spår. Utbyggnaden är en del i en större utbyggnad på sträckan Tomtebodav – Kallhäll. Järnvägsplanen ska i detalj redovisa utformning och dragning samt konsekvenser av de nya spåren med tillhörande anläggningar.

Parallellt med järnvägsplanen tar staden fram en detaljplan, som så långt det är möjligt, ska samordnas och anpassas till Trafikverkets arbete med järnvägsplanen och järnvägens tilltänkta etapputbyggnad.

Ärendet är utsänt på remiss till staden från Trafikverket och ska besvaras senast den 27 december 2016. Staden har ansökt om förlängd remisstid till den 20 januari 2017, vilket Trafikverket godkänt.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden samt till Spångav-Tensta stadsdelsnämnd. På grund av den korta remisstiden har exploateringskontoret,

stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret svarat med ett gemensamt kontorsyttrande tillsammans med stadsledningskontoret. Miljöförvaltningen har på grund av den korta remisstiden valt att svara med ett eget kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret är positiva till utbyggnaden av Mälarbanan och ser att utbyggnaden bidrar till en utveckling både regionalt och lokalt. Förbättrad och mindre störningskänslig kollektivtrafik är de stora vinsterna lokalt samtidigt som regionen stärker kommunikationen och infrastrukturen till och från Stockholm. Trafikverkets arbete med järnvägsplanen bör så långt det är möjligt samordnas med stadens pågående detaljplanearbete för sträckan Sundbyberg till Spånga.

Miljöförvaltningen påpekar vikten av att beakta frågor om buller, vibrationer, dagvatten och byggskedet i det fortsatta arbetet.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd anser att utbyggnaden av Mälarbanan förbättrar resandet i området på ett påtagligt sätt, vilket är mycket positivt. Nämnden anser att det är väsentligt att planering för gång- och cykeltrafikanter prioriteras i en stad där ekologisk hållbarhet skall premieras och där biltrafiken då måste begränsas, samt att en del frågor rörande en rad verksamheter och funktioner utefter bansträckningen hanteras inom arbetet.

Mina synpunkter

Mälarbanan är ett av de viktigaste projekten för en bättre kollektivtrafik, och en naturlig fortsättning efter Citybanan. Utbyggnaden är viktig för att öka både det lokala och regionala kollektivtrafikresandet och erbjuda hållbart resande med en mindre störningskänslig trafik än idag. Mälarbanan är regionalt viktig för att kunna erbjuda människor goda kommunikationer och bidra till en omställning där fler väljer kollektivtrafik framför egen bil.

Kollektivtrafiken ger förutsättningar för en hög takt i stadens bostadsbyggande och därmed bidrar Mälarbanan till en fortsatt stadsutveckling i Spånga med bostäder, verksamheter, service och handel.

Det planeras bebyggelseutveckling 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. Det blir därför viktigt att de nya passagera över alternativt under spåren, som skapas i samband med att Trafikverket ersätter staden för borttagna kopplingar, utformas på ett sådant sätt att de upplevs som trygga, gena och attraktiva. På så vis kan barriäreffekten upplevas som mindre negativ.

Det är vidare angeläget att Trafikverkets arbete med järnvägsplanen så långt det är möjligt bör samordnas med stadens pågående detaljplanearbete för sträckan Sundbyberg till Spånga. I övrigt hänvisar jag till stadens synpunkter i denna promemoria.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Kungörande och inbjudan till granskning av järnvägsplan för Mälarbanans ombyggnad av delen Duvbo-Spånga i Stockholms och Sundbybergs kommuner, Stockholms län” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 12 januari 2017

DANIEL HELLDÉN

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Trafikverket har upprättat ett förslag till järnvägsplan för utbyggnaden av Mälarbanan från två till fyra spår på delen Duvbo-Spånga. Sträckan ligger i Stockholms och Sundbybergs kommun.

Järnvägsplanen ska möjliggöra en utbyggnad från två till fyra spår. Utbyggnaden är en del i en större utbyggnad på sträckan Tomtebodavallen – Kallhäll. Järnvägsplanen ska i detalj redovisa utformning och dragning samt konsekvenser av de nya spåren med tillhörande anläggningar.

Parallellt med järnvägsplanen tar staden fram en detaljplan, som så långt det är möjligt, ska samordnas och anpassas till Trafikverkets arbete med järnvägsplanen och järnvägens tilltänkta etapputbyggnad.

Ärendet är utsänt på remiss till staden från Trafikverket och ska besvaras senast den 27 december 2016. Staden har ansökt om förlängd remisstid till den 20 januari 2017, vilket Trafikverket godkänt.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafikinämnden samt till Spånga-Tensta stadsdelsnämnd. På grund av den korta remisstiden har exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret svarat med ett gemensamt kontorsyttrande tillsammans med stadsledningskontoret. Miljöförvaltningen har på grund av den korta remisstiden valt att svara med ett eget kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 20 december 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Analys och konsekvenser

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

Genomförandet av projekt Mälarbanan bedöms av kontoren som ett av de viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik, vilket även pekas ut i stadens översiktsplan. Det planeras bebyggelseutveckling 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.

Kontoren anser att Trafikverkets arbete med järnvägsplanen så långt det är möjligt bör samordnas med stadens pågående detaljplanearbete för sträckan Sundbyberg till Spånga (dnr 2013-20059).

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.

Mälarbanan utgör idag en barriär i landskapet vilken riskerar att förstärkas i samband med utbyggnaden. På sträckan Duvbo-Spånga finns det få möjligheter för gång- och cykeltrafikanter att korsa över eller under järnvägen och bristen på passager ökar risken för att spåren korsas på platser utan ordnade förbindelsevägar, vilket innebär minskad trafiksäkerhet.

Det blir därför viktigt att de nya passagerna över alternativt under spåren, som skapas i samband med att Trafikverket ersätter staden för borttagna kopplingar, utformas på ett sådant sätt att de upplevs som trygga, gena och attraktiva. På så vis kan barriäreffekten upplevas som mindre negativ.

Påverkan på stadens mark och anläggningar

Stadens mark och pågående exploateringsprojekt

Det pågår ett antal exploateringsprojekt utmed Mälarbanan både på stadens mark och privat mark. Dialog om påverkan på exploateringsprojekten av utbyggnaden av Mälarbanan sker idag med Trafikverket och är fortsatt nödvändig för att driva projekten framåt.

Marken norr om Mälarbanan och söder om Ulvsundavägen vid Solvalla kommer att utvecklas och det är viktigt att detta är en förutsättning i projekt Mälarbanan så att en framtida utveckling inte försvåras eller omöjliggörs. Exempelvis är det i järnvägsplanen föreslagna servitutet för serviceväg som ansluter till Sundbybergs-kopplet inte lämpligt mot bakgrund av detta.

Stadens anläggningar

Staden har en rad viktiga anläggningar såsom gång- och cykelvägar, gator och broar som påverkas av utbyggnaden av Mälarbanan. Stadens utgångspunkt är att funktionen av stadens anläggningar tillfälligt och permanent ska ersättas av Trafikverket.

Stadens driftkostnader kommer att öka eftersom fler konstruktioner hamnar nära järnvägen. Detaljprojektering ska göras med förutsättningen att funktionen och livslängden hos stadens anläggningar inte nedsätts.

Staden och Trafikverket för förhandlingar kring hur dessa anläggningar skall ersättas och därmed säkerställas under och efter utbyggnaden. Ett genomförandeavtal kommer efter förhandlingarna att tecknas mellan staden och Trafikverket för att reglera genom-förandet av utbyggnaden samt de permanenta lösningarna för stadens anläggningar.

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 fastighetsmark 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.

Förutom stadens pågående och planerade utveckling av kommunens mark finns det andra större projekt som kan påverka föreslagna etableringsområden, dessa beskrivs närmare under respektive kapitel.

Fristadsvägens plankorsning; ny gång- och cykeltunnel och gångbro

En ny gång- och cykeltunnel som planeras förbinda kvarteret Ferdinand och Bromstens industriområde är under projektering. Det är en ersättning för en förlorad funktion i samband med utbyggnaden av Mälarbanan. Samråd ska ske löpande med staden vad gäller bl.a. utformning, konstruktionslösningar och anslutningar till stadens anläggningar. Ett avtal har tecknats mellan Trafikverket och staden gällande finansiering och ansvarsfördelning samt ägandefrågor för den kommande gång- och cykeltunneln.

På nuvarande plats för plankorsningen vid Fristadsvägen föreslås ett arbetsområde/etableringsområde med tillfällig nyttjanderätt. Detta område kommer i direkt konflikt med stadens pågående planering och utbyggnad av pendlingscykelstråk längs Bromstensvägen och även med Stockholm Vattens nedläggning av ledning längs Bromstensvägen. Det är av stor vikt att föreslaget område med tillfällig nyttjanderätt minskas till att inte komma i konflikt med stadens projekt.

Magasinsvägen

Magasinsvägen kommer att flyttas söderut då vägen påverkas av spårbreddningen. Trafikverket och staden för och kommer föra fortsatt dialog om vägens nya utformning och sträckning. Erforderligt utrymme behöver beredas för vägen och vändplatsen för att inrymma de tunga fordon som trafikerar vägen idag. På Magasinsvägen är det föreslaget ett område för tillfällig nyttjanderätt, detta får ej medföra att trafikering till befintliga fastigheter längs Magasinsvägen försvåras.

Sulkyvägen

Sulkyvägen kommer av Trafikverket ersättas med en planskild passage. Dialog förs mellan staden, Solvalla, Vasakronan och Trafikverket gällande passagens läge och utformning. Staden anser att det är viktigt med en helhetslösning där alla funktioner tas omhand. Där stadens anläggningar påverkas av Sulkyvägens ombyggnad ska de ingå i Trafikverkets projekt Mälarbanan.

Kontoren anser att gång- och cykelförbindelsen som idag korsar Ulvsundavägen planskilt i tunnel fortsatt ska ha en gen sträckning mot Rissne i form av en bro över järnvägen och anslutning till befintlig gång- och cykeltunnel under Ulvsundavägen.

Trafiksäkerhets- och framkomlighetsaspekterna för gång- och cykeltrafikanter längs Sulkyvägen behöver särskilt beaktas i och med föreslaget arbets- och etableringsområde. Sulkyvägen och dess koppling över järnvägen får inte stängas av innan en ersättning finns på plats som tar om hand samtliga funktioner som nyttjar den idag.

Pendeltågsstation norr om Solvalla och Tvärbanan Kista

Norr om Solvalla och travbaneanläggningen har möjligheten till en ny pendeltågsstation prövats. Denna möjlighet ska inte omöjliggöras vid Mälarbanans utbyggnad.

Trafikförvaltningen driver tillsammans med staden arbetet med Tvärbanans Kistagren. Tvärbanan kommer att korsa Mälarbanan på bro och det är av vikt att projekten samordnas och att helhetslösningar skapas där en framtida omstigningspunkt mellan en ny pendeltågsstation och tvärbanehållplats inte omöjliggörs. Trafikverkets och trafikförvaltningens infrastrukturprojekt behöver samordnas i detta läge då flera av de föreslagna arbets-/ etableringsområdena med tillfällig nyttjanderätt är samma för båda projekten såväl geografiskt som tidsmässigt. Byggvägens upplåtelseid och anslutning mot Travbanevägen behöver studeras vidare. Hänsyn behöver tas, och samordning ske, med exploateringsprojektet Södra Solvallastaden samt befintlig gång- och cykelkoppling under Ulvsundavägen mellan Solvalla och Annedal.

Stadens broar över järnvägen

Då större yta under Ulvsundavägens bro (öster om Solvalla) och Bromstensvägens bro tas i anspråk kommer broarna bli svårare att inspektera och underhålla. Staden ska beredas tillfälle att granska och godkänna spårens placering under broarna samt dess inverkan på broarnas grundläggning. All åverkan på broarna så som eventuella skyddsanordningar med mera ska granskas och godkännas av staden.

Stödmurar och plank

På samrådsritningarna redovisas placering av nya stödmurar och plank. Dessa bör ägas av Trafikverket då klotter med mera behöver saneras från spårområdet sida och för att få åtkomst dit krävs särskild utbildning och behörighet.

Murar, slänter och plank ska gestaltas och utformas så att de passar in i landskapet och är funktionella. Med växtbekladda skärmar skulle delvis den visuella barriäreffekten minska.

Söder om spåren, norr om Annedal, anges i handlingarna att bullerskärmen planeras bli flyttad söderut. Den befintliga gång- och cykelvägen behöver enligt kontoren anpassas till de nya förut-sättningsarna.

Belysning

Inom järnvägsplanen Duvbo-Spånga berörs flera av stadens belysningsanläggningar både provisoriskt och permanent. All projektering och utförande ska utföras av trafikkontorets upphandlade ramavtalskonsulter samt elarbetet utföras av trafikkontorets ramavtalsentreprenör.

Som svar på remissen ”Kungörande och inbjudan till granskning av järnvägsplan för Mälarbanans ombyggnad av delen Duvbo-Spånga i Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma kontorsyttrande.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 7 december 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Buller

Bullret från järnvägen kommer att öka. Det beror på att hastigheten kan öka, att trafiken kan öka och på att de nya spåren gör att bostäder och andra känsliga miljöer kommer närmare järnvägen.

Trafikverket avser att hantera detta genom att flytta de bullerskydd som behöver flyttas, bygga nya bullerskärmar där det är möjligt och gör nytta samt genom att erbjuda fasadåtgärder och/eller lokala avskärmningar för de fastigheter som behöver sådana åtgärder. Fasadåtgärder och lokala skärmar kommer att projekteras först när järnvägsplanen vunnit laga kraft och Trafikverket anger att de kommer att ta hänsyn till vad som är ekonomiskt och tekniskt möjligt. Nämnden har inga principiella invändningar mot detta men kan komma att ha synpunkter på de avvägningar Trafikverket gör.

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}. Några åtgärder föreslås inte och det framgår inte av vilka skäl man väljer bort åtgärder. Ett sådant skäl skulle kunna vara att utsatta delar av byggnaden inte används för utbildning. Nämnden anser att åtgärder ska vidtas eller att fullgoda skäl att inte vidta åtgärder ska presenteras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden vill påpeka att det finns miljökvalitetsnorm även för buller, något som inte verkar vara nämnt i det material som presenterats. Normen återfinns i förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Det är en målsättningsnorm och anger att ”det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa.”

Vibrationer

Den aktuella sträckningen går delvis genom vibrationskänslig mark. Trafikverket kommer att göra markförstärkningar där nya spår anläggs och menar att därför är sannolikheten för nivåer över 0,4 mm/s liten. De pekar också ut riskområden vid Fristadsvägen och Lilla Banvägen. Nämnden menar att även området vid Frälsegränd är ett riskområde.

Dagvatten

Nedanför Solvalla travbana planeras för närvarande en åtgärd i omedelbar närhet till järnvägen vilken syftar till att förbättra vattenkvaliteten och det biologiska livet i Bällstaån. Se bilaga. Åtgärden är ett av flera förslag inom Stockholms stad som kommer ingå i Lokalt åtgärdsprogram för Bällstaån. Programmet beskriver förbättringsbehoven för Bällstaån och vad som krävs för att ån ska uppnå god vattenstatus enligt EU:s vattendirektiv. Den aktuella åtgärden kan bidra till att påverkan på Bällstaån under produktionsperioden av Mälarbanan begränsas. Trafikverket bör därför medverka till att förverkliga denna åtgärd och kan kontakta miljöförvaltningen för ytterligare information.

Byggskedet

Nämnden vill upplysningsvis meddela att det har fastställts ett kontrollprogram för Mälarbanan i Stockholm med anledning av att arbetena nyligen påbörjats i delen nordväst om den nu aktuella. Det kontrollprogrammet gäller även för sträckningen Spånga-Duvbo.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 15 december 2016 följande

1. Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutar att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen,
2. Spånga- Tensta stadsdelsnämnd beslutar om omedelbar justering.

Särskilt uttalande gjordes av Bengt Porseby (L), *bilaga 1*.

Sus Andersson m.fl. (alla MP), Anna Jonazon m.fl. (alla S) och Ole-Jörgen Persson m.fl. (alla M) anslöt sig till Bengt Porsebys (L) särskilda uttalande.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 16 november 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Utbyggnaden av Mälarbanan förbättrar på ett påtagligt sätt resandet i vårt område, vilket är mycket positivt.

Utmed den sträcka som ska ha fyra järnvägsspår finns en förskola (Ekstocksvägen 25). Förskolan kommer att påverkas av utbyggnaden. För att bedöma riskerna och konsekvenserna har Trafikkontoret och förvaltningen tillsammans besökt platsen den 8 november 2016. Det konstaterades då att några garage på Ekstocksvägen behöver rivas och att byggtrafiken ska planeras så att den sker på behörigt avstånd från förskolan. Så småningom måste ett bullerplank byggas för att minska ljudnivån för den nära omgivningen.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning har under hösten 2016 haft kontakt med Trafikverket rörande den planerade omkulverteringen av Spångaåns passage under järnvägen vid Fristadsvägen i Bromsten. I samband med dessa överläggningar har det framkommit att den nuvarande gång- och cykelvägspassagen över järnvägsspåren vid Fristadsvägen kommer att tas bort och ersättas med en gång- och cykeltunnel vid korsningen Spångavägen/ Bromstensvägen.

Stadsdelsförvaltningen anser att den planerade gång- och cykeltunneln vid korsningen Spångavägen/Bromstensvägen inte uppfyller behovet av att kunna passera järnvägsspåren i den östra delen av Bromsten. Borttagandet av passagen vid Fristadsvägen försämrar tillgängligheten och begränsar möjligheterna att röra sig mellan områdena på ömse sidor av spårområdet. Det ligger bl. a en skola samt en idrottsplats som nyttjas flitigt av ungdomar på norra sidan av järnvägen.

Stadsdelsförvaltningen anser att en gång- och cykelbro bör uppföras där övergången vid Fristadsvägen är idag, som ett komplement till gång- och cykeltunneln vid korsningen Spångavägen/ Bromstensvägen.

Utöver det kommer koloniområdet mellan Lunda och Hjulsta påverkas av ökat buller.

Vidare ställer sig förvaltning sig frågande till dels huruvida planerade platser för schaktmassor i grönområdet mellan Lunda och Hjulsta klarar vikten och dels övrig påverkan för dagvatten. Området kan till viss del vara vattensjukt. Dagvattenfrågan i grönområdet mellan Lunda och Hjulsta bör ses över. Spångaåns flöde, växt- och djurliv bör inte påverkas negativt av utbyggnaden av spåren. Inom samma område ligger dessutom en spontansportsplats (grönyta). Idrottsförvaltningen svarar för denna.

Reservationer m.m.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Sus Andersson m.fl. (alla MP), Anna Jonazon m.fl. (alla S), Bengt Porsebys (L) och Ole-Jörgen Persson m.fl. (alla M) enligt följande.

Det är väsentligt att planering för gång- och cykeltrafikanter prioriteras i en stad där ekologisk hållbarhet skall premieras och där biltrafiken då måste begränsas. Utöver detta så är Bromsten en stadsdel i stark utveckling när det gäller bostäder och nya vägar.

En cykel- och gångbro behöver därför uppföras över järnvägen mellan Fristadsvägen och Bromstensvägen om genomfarten stängs. Sundbyskolan, Ellen Key skolan, bussresenärer till linje 112 och idrottande barn och ungdomar från Bromsten passerar den vägen. De använder järnvägsövergången för att ta sig till skolan eller är bussresenärer på dag- och kvällstid då Bromstens idrottsplats används flitigt. På Bromstensvägen i kv. Ferdinand nr. 8, 10, 14 planeras en utbyggnad av studentbostäder och även detta tillskott av invånare kan komma att använda gångbron. Om passage via Fristadsvägen över järnvägen saknas kommer den starkt att begränsa rörligheten mellan områdena på båda sidor av spårområdet. Liberalerna stödjer Spånga-Tensta Stadsdelsförvaltnings uppfattning att den planerade gång- och cykeltunneln vid korsningen Spångavägen/ Bromstensvägen inte uppfyller behovet av en trygg passage över järnvägsspåren i den östra delen av Bromsten”.