



Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Stadsbyggnadskontoret
Trafikkontoret

Gemensamt tjänsteutlåtande
Dnr 123-1755/2016
Dnr E2015-01215
Dnr 2016-18956
Dnr 2015-01270
Sida 1 (7)
2016-12-20

Bilaga nummer 1
Till tjänsteutl./mem
av den 2017-02-08
Dnr E2015-01215

Handläggare
Stadsledningskontoret
Anton Västberg
Telefon: 08-508 29 305

Till
Kommunstyrelsen

Exploateringskontoret
Gustaf Schneider
Telefon: 08-508 26 335

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 27 379

Trafikkontoret
Elenore Bjelke
Telefon: 08-508 26 035

Kungörande och inbjudan till granskning av järnvägsplan för Mälarbanans ombyggnad av delen Duvbo-Spånga i Stockholms och Sundbybergs kommun, Stockholms län

Remiss från Trafikverket (TRV 2013/65117)

Stadsledningskontorets förslag till beslut

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 kommun, Stockholms län" hänvisas till vad som anförs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma kontorsyttrande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stadsledningskontoret
Stadsutvecklingsavdelningen

Stadshuset
Ragnar Östbergs plan 1
105 35 Stockholm
Telefon 08-508 29 305
Växel 08-508 29 000
kommunstyrelsen@stockholm.se
stockholm.se


Ingela Lindh
Stadsdirektör


Håkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret



Niklas Svensson
~~Anette Scheibe Lorentzi~~

T.f. Förvaltningschef 29/12
Stadsbyggnadskontoret

Jonas Eliasson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Sammanfattning

Stockholms stad har mottagit ett granskningsförslag på järnvägsplan för Mäljarbanans utbyggnad rörande sträckan Duvbo-Spånga. Järnvägsplanen skall möjliggöra en utbyggnad från två till fyra spår och är en del i en större utbyggnad på sträckan Tomteboda – Kallhäll.

Kontoren är positiva till utbyggnaden av Mäljarbanan och ser att utbyggnaden bidrar till en utveckling både regionalt och lokalt. Projektet bedöms även vara ett av de viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik. Kontoren har dock en rad synpunkter som utvecklas mer i detta kontorsyttrande under rubriken "Kontorens synpunkter och förslag". Dessa bör beaktas i det fortsatta arbetet med Mäljarbanans utbyggnad.

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 etapp-utbyggnad.

Bakgrund

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 kommun.

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

Delsträckorna Barkarby-Kallhäll samt Tomteboda-Huvudsta har till stor del redan färdigställts. Nästa del som planeras att byggas är Spånga-Barkarby där Trafikverket redan har påbörjat förberedande arbeten.

Staden svarade på granskningsförslag på järnvägsplan för Mäljarbanans utbyggnad rörande sträckan Spånga-Barkarby under

2015 (Dnr 123-254/2015) samt fastställelse av järnvägsplan för samma sträcka (Dnr 123-1227/2015).

Parallellt med järnvägsplanen tar staden fram en detaljplan. Det pågående detaljplaneärendet inleddes med ett programarbete för den del av Mälarbanan (Dnr 2011-20093) som berör Stockholms stad och pågick under 2013. Sträckan är uppdelad i två etapper och tillika två detaljplaner. Det pågående detaljplanarbetet berör sträckan Sundbyberg till Spånga (Dnr 2013-20059).

Ärendet

Under perioden 15 november – 27 december bjuder Trafikverket in till granskning av järnvägsplanen för Mälarbanans utbyggnad för sträckan Duvbo-Spånga. Granskning är ett tillfälle att samla in synpunkter på järnvägsplanen från de som berörs såsom sakägare, allmänhet, organisationer och myndigheter.

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

Järnvägsplanen med tillhörande dokument går att läsa i sin helhet på:

<http://trafikverket.se/nara-dig/Stockholm/projekt-i-stockholms-lan/Malarbanan-Tomtebodav-Kallhall/Om-Projekt-Malarbanan/Dokument-Malarbanan/>

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret gemensamt.

Kontorens synpunkter och förslag

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 genomförandet 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

upplåtelse- 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 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 växtbeklädda 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 förutsättningarna.

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 Mälärbans 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.