

Handläggare
Elin Brattström
Telefon: 08-508 03 379**Till**
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Svar på remiss om samråd om program för Mälarbanan

Förvaltningens förslag till beslut

Stadsdelsnämnden lämnar tjänsteutlåtandet som svar på remissen.

Christina Heglert
Tf Stadsdelsdirektör

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett program för Mälarbanan i stadsdelarna Bällsta, Bromsten, Sundby, Solhem, Lunda och Tensta i Stockholm, Dp 2011-20093-53 (Dnr 2011-20093-53). Programmet beskriver vad förslaget innebär för berörda stadsdelar. Spånga-Tensta stadsdel påverkas mycket av spårutbyggnaden eftersom järnvägen skär igenom hela stadsdelen. Ett antal bostadshus kommer att behöva rivas samt intrång på några industrifastigheter. Utbyggnaden kommer att pågå under 3-5 år med stora störningar i framkomlighet och buller.

Förvaltningen ställer sig positiv till utbyggnaden men understryker vikten av ett antal punkter:

- Bra bulleråtgärder och säkra övergångar.
- Skapa säkra och smidiga planskilda korsningar för att minska barriäreffekterna.
- Studera hur tillgängligheten för barn påverkas vid flytt av övergång vid Fristadsvägen.
- En väl genomarbetad och platsanpassad gestaltning för bullerskärmarna är en förutsättning för att minska den negativa påverkan en spårutbyggnad kan innebära för stadsmiljön.

- Säkra provisoriska passager över järnvägen under byggtiden.
- Minimera störningar under byggtiden.

Ärendet

Stadsbyggnadskontoret har bjudit in till samråd om program för Mälarbanan i stadsdelarna Bällsta, Bromsten, Sundby, Solhem, Lunda och Tensta.

Stadsbyggnadskontoret har påbörjat planarbete för Mälarbanan, den del av den planerade fyrspårsutbyggnaden av järnvägen som berör Stockholm stad. Ett program har upprättats som beskriver vad förslaget innebär för berörda stadsdelar och för de platser som direkt påverkas av en utbyggnad av järnvägen.

Det statliga järnvägsnätet är av riksintresse, där ingår också Mälarbanans utbyggnad av två till fyra spår.

Idag är belastningen på Mälarbanan mycket hög. Det går inte att få plats med fler tåg och banans kapacitet är maximalt utnyttjad. Det är även problematiskt att tåg med olika trafikuppgifter så som pendeltågstrafik och regional- och fjärrtågstrafik som har differentierade hastigheter samt stoppmönster delar spår. Det skapar störningskänslighet och återkommande trafikstörningar. För att lösa dagens problem behövs fyrspårsutbyggnad på hela sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll. En spårutbyggnad kommer göra att robustheten och återställningsförmågan i systemet ökar avsevärt och därmed minskar risken för trafikstörningar. En effektiv lösning på trängseln i tågtrafiknätet är därför att separera pendeltågstrafik från regional- och fjärrtågstrafik. Systemen blir fristående från varandra så att störningar i det ena systemet inte fortplantar sig till det andra. En utbyggnad av Mälarbanan är en absolut förutsättning för att de stora samhällsnyttorna av Citybanan helt ska kunna tas tillvara.

Hur spårutbyggnaden påverkar stadsdelen

Spårsektionen är trång genom Bromsten. På bägge sidor är avståndet som minst cirka 25 meter mellan hus/industriallokaler och järnvägen. Intrång kommer att ske både söder och norr om vägbron för Bromstensvägen. På södra sidan påverkas villa- och radhusbebyggelse. Ett antal bostadshus kommer att behöva rivas. Trafikverket löser in dessa fastigheter.

Järnvägstrafiken orsakar idag vibrationsstörningar för ett antal fastigheter i Bromsten. Åtgärder kommer att vidtas för att förstärka för en ny banvall vilket medför att vibrationerna

reduceras. Bullerdämpande åtgärder kommer också att genomföras på sträckan genom Bromsten.

Intrång kommer ske på ett antal industrifastigheter på Magasinvägen som löper parallellt med järnvägspåret i Bromsten. Magasinvägen kan komma att behöva flyttas i samband med spårutbyggnaden. Dessa fastigheter kommer belysas i kommande järnvägsplan och detaljplan.

Mitt emot Bromstens industriområde i Sundby pågår ett detaljplanearbete för en matvarubutik i kombination med bostäder. Vid fastigheten nordvästra del kommer en betydande markremsa tas i anspråk till spårutbyggnaden. Ett närliggande detaljplanearbete innefattar förslag på drygt tusen studentlägenheter. Här kommer mark behöva tas i anspråk men i dagsläget är det oklart hur mycket mark det handlar om. Detta måste beaktas i kommande planeringsarbete.

Vid Fristadsvägen kommer den nuvarande korsningen med bommar för gång- och cykeltrafik att rivas och ersättas med tillgänglighetsanpassad planskild korsning. Placeringen är ännu under utredning. Det är komplicerat att bygga en planskild korsning på befintlig plats då det är för trångt. Trafikverket har gjort en utredning om hur plankorsningen används idag och kommit fram till att det är främst barn och ungdomar som tar sig till Ellen Key- och Bromstensskolan som drabbas om plankorsningen rivs och inte ersätts. Den slutliga placeringen av korsningen bestäms senare i planeringsprocessen.

Vid Spånga station kommer spårområdet breddas på den östra sidan. Det kan även bli nödvändigt med breddning mot bussterminalområdet. Det planeras en uträtning av spåren norr om dagens plattform. Det medför att viss bergsbeskränning görs i norra delen av solhöjden och att en industribyggnad rivs. Spåren kommer även att flyttas närmare bostäderna.

I Tensta är det kolonilotterna och Hjulsta vattenpark som direkt berörs av järnvägsutbyggnaden. Vid vattenparken kommer påverkan bli stor då en skyddande trädrad mot kolonilotterna kommer att försvinna.

Planeringsinriktning

Mälarbanans utbyggnad kommer att påverka omkringliggande bebyggelse och landskap. Det är viktigt med en samsyn mellan Trafikverket och Stockholms stad om de kvaliteter som ska

präglar projektet. Det fortsatta arbetet med utbyggnaden av Mälarbanan måste överrensstämma med intentionerna i Stockholms översiktsplan, Promenadstaden. Likaså måste kommande planering av stadens utveckling ta järnvägens breddning i beaktande.

I Promenadstaden pekas fyra stadsutvecklingsstrategier ut; fortsatt att stärka centrala Stockholm, satsa på attraktiva tyngdpunkter, koppla samman stadens delar och främja en levande stadsmiljö i hela staden. Spånga är utpekad som en av Stockholms attraktiva tyngdpunkter. Utbyggnaden av Mälarbanan kommer att stärka Spångas attraktivitet då en bättre kollektivtrafik kommer att erbjudas. I den kommande planeringen bör en översyn av stationsområdet genomföras för att stärka tyngdpunkten och kopplingar till andra delar av staden.

Konsekvenser

Riktvärden för tågbuller på sträckan Solvalla-Spångadalen överskrids redan idag. Fyrspårsutbyggnaden kommer att innebära ett minskat avstånd mellan hus och järnväg vilket gör att ljudnivån vid husen ökar. Riktvärdena för buller kommer inte att klaras längs stora delar av sträckan. Bullerskärmar kommer att uppföras. Dessa föreslås utformas med en högre detaljeringsgrad vid bostadsmiljöer och platser där människor vistas nära skärmarna. De ska även ges ett lättare uttryck när de placeras nära bebyggelse.

I dagsläget finns det bebyggelse i Bromsten som utsätts för vibrationer över gällande riktvärden. Genom förstärkningsarbeten kommer dessa störningar att begränsas.

Störningar under byggskedet

Byggtiden förväntas uppgå till 3-5 år. Målet är att järnvägstrafiken på Mälarbanan och vägtrafiken på korsande vägar över och under järnvägen ska påverkas så lite som möjligt under byggtiden. Provisoriska lösningar anläggs för väg-, gång- och cykeltrafik. Framkomligheten på viktiga broar kommer att upphöra eller reduceras kraftigt periodvis. Gång- och cykelvägar kommer att behöva användas för byggarbetsvägar och för etableringar. Ersättnings gång- och cykelvägar kommer att behövas.

På de platser där det pågår tyngre anläggningsarbeten kommer det under hela byggtiden vara störningar från buller, vibrationer och stomljud.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts vid strategiska staben.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen ser positivt på att Mälarbanan byggs ut. En mindre störningskänslig järnvägsförbindelse till centrala Stockholm är mycket positivt för stadsdelens invånare.

De två viktigaste frågorna för invånarna i Spånga-Tensta vid en utbyggnad av järnvägen är bra bulleråtgärder och säkra övergångar.

Järnvägen utgör idag en stor barriär i stadsdelen och en spårutbyggnad förstärker denna barriär. Stadsdelsförvaltningen understryker vikten av att skapa säkra och smidiga planskilda korsningar för att minska barriäreffekterna. Detta har stöd i stadsutvecklingsstrategin ”koppla samman stadens delar” i Promenadstaden.

Förvaltningen instämmer i att det är viktigt att studera hur tillgängligheten för barn påverkas vid flytt av övergång vid Fristadsvägen.

Eftersom järnvägen inte går i tunnel, utan i marknivå genom hela stadsdelen är utformningsfrågorna av högsta vikt. En väl genomarbetad och platsanpassad gestaltning för bullerskärmarna är en förutsättning för att minska den negativa påverkan en spårutbyggnad kan innebära för stadsmiljön.

Under byggtiden är det mycket viktigt att de provisoriska passagerna över järnvägen är säkra och att alla tillfälliga gång- och cykelvägar är säkra.

Utbyggnaden till fyra spår kommer innebära stora störningar för boende under utbyggnadsperioden. Förvaltningen noterar den höga ambitionen i programmet att minimera störningar under byggtiden och vill särskilt understryka vikten av den.

Bilagor

1. Program för Mälarbanan, Dnr 2011-20093-53