

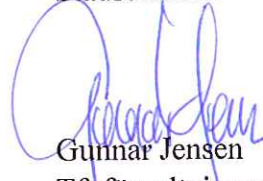
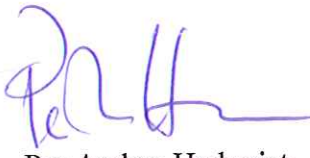
**Handläggare**  
**Stadsledningskontoret**  
Anton Västberg  
Telefon: 08-508 293 05**Till**  
Kommunstyrelsen**Exploateringskontoret**  
Sophie Dahllöf  
Telefon: 08-508 265 83**Trafikkontoret**  
Elenore Bjelke  
Telefon: 08-508 260 35**Stadsbyggnadskontoret**  
Jenny Kihlberg  
Telefon: 08-508 273 79**Miljöförvaltningen**  
Karl Malmberg  
Telefon: 08-508 279 93

## **Kungörande och granskning av järnvägsplan för Mälarbanans utbyggnad**

Svar på remiss från Trafikverket (TRV 2014/1309)

### **Stockholms stads yttrande är följande**

Remissen "Kungörande och granskning av järnvägsplan för Mälarbanans utbyggnad" anses besvarad med hänvisning till stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets och miljöförvaltningens gemensamma kontorsyttrande.

  
Lars Råd  
Stadsdirektör  
Gunnar Jensen  
Tf. förvaltningschef  
Exploateringskontoret  
Per Anders Hedqvist  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret



Anette Scheibe Lorentzi  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret



Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

## Sammanfattning

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

Staden är positiv 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. Staden har dock en rad synpunkter som utvecklas mer i detta kontorsyttrande. 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 etapputbyggnad.

## Bakgrund

Stockholms stad har mottagit granskningsförslag på järnvägsplan för Mäljarbanans utbyggnad rörande sträckan Spånga-Barkarby (TRV 2014/1309). Detta går att läsa i sin helhet på [www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Malarbanan-Tomteboda-Kallhall/](http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Stockholm/Malarbanan-Tomteboda-Kallhall/).

Järnvägsplanen skall 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.

Ärendet har remitterats av Trafikverket till staden för svar senast den 23 februari 2015. På grund av den korta svarstiden besvaras ärendet med ett gemensamt kontorsyttrande.

## Ärendets beredning

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

## Kontorens synpunkter

### Analys och konsekvenser

Staden är positiv 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 regionen stärker kommunikationen och infrastrukturen till och från Stockholm.

I stadens översiktsplan anges att en utbyggnad av Mäljarbanan kan bli nödvändig. Genomförandet av projekt Mäljarbanan bedöms vara ett av de viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik. Spånga är i översiktsplanen en utpekad tyngdpunkt. Det innebär bland annat att Spångas bebyggelsestruktur avses förtätas med bostäder, verksamheter, service och handel samt att tillgängligheten till parker och grönområden ska förbättras.

Parallellt med järnvägsplanen tar staden fram en detaljplan. Det pågående detaljplaneärendet inleddes med ett programarbete för den del av Mäljarbanan (Dnr 2011-20093) som berör Stockholms stad och pågick under 2013. Sträckan är uppdelad i två etapper och tillika två detaljplaner. Detaljplanesamråd för sträckan mellan Barkarby och Spånga hölls under perioden 20 maj – 10 augusti 2014 (Dnr 2013-20055). Det pågående detaljplanearbete ska, så långt det är möjligt, samordnas och anpassas till Trafikverkets arbete med järnvägsplanen och järnvägens tilltänkta etapputbyggnad.

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. Mäljarbanan utgör idag en barriär i landskapet vilken riskerar att förstärkas i samband med utbyggnaden. På sträckan Spånga - Barkarby 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. Det är otryggt och kan vara trafikfarligt.

Det blir därför viktigt att de nya passagerna över och 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, såväl fysiskt som visuellt.

## 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.

I granskningshandlingen beskrivs utvecklingen av Bromstens industriområde och det område som ligger i direkt anslutning till spårområdet. I programarbetet för Bromstens industriområde (Dnr 2008-07203) från 2008 var detta område utpekad som lätt industri och område för idrott. I det kommande detaljplanarbetet för dessa fastigheter kommer en översyn av programmets innehåll att göras vilket kan innebära att även bostäder kommer att prövas.

### **Stadens anläggningar**

Staden har en rad viktiga anläggningar såsom gång- och cykelvägar och korsningspunkter för fordonstrafik som påverkas av utbyggnaden av Mälarbanan. Stadens utgångspunkt är att funktionen av stadens anläggningar tillfälligt och permanent skall 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 tänkta 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. I planbeskrivningen anges att byggandet av järnvägen beräknas ta tre år och återställandet av marken två år. Tiden för främst återställande av marken bör enligt staden förkortas.

#### Industrispår Lunda industriområde

Under beskrivningen av nya och förändrade anläggningar beskrivs inte påverkan på stadens industrispår i Lunda industriområde. Påverkan på industrispåret i samband med utbyggnaden av Mälarbanan behöver beskrivas för att möjliggöra en dialog kring hur Trafikverket kan kompensera för en försämrad funktion.

#### Fristadsvägens plankorsning; ny gång- och cykeltunnel och gångbro

I handlingarna står det att en ny gång- och cykeltunnel som ska förbinda kvarteret Ferdinand och Bromstens industriområde är under utredning. Det framgår inte att det är en ersättning för en förlorad funktion i samband med utbyggnaden av Mälarbanan. Gång- och cykelvägutredningens utredningsområde slutar vid Spånga kyrkväg och innefattar inte hela området för utbyggnaden, vilket bör kompletteras.

Vid Fristadsvägen kommer en plankorsning för gång- och cykeltrafik att tas bort och gång- och cykeltunneln tillsammans med en ny gångbro nära Fristadsvägen bedöms av staden ersätta denna koppling. I handlingen står det att det är staden som driver denna process. Staden anser att staden och Trafikverket tillsammans har drivit denna process, men att Trafikverket ska ta en tydligare roll och driva arbetet då Trafikverket behöver ersätta plankorsningen vid Fristadsvägen med den planerade gång- och cykeltunneln samt en ny gångbro i Fristadsvägens närhet. Anslutningar till tunneln kommer att ligga inom detaljplanen för Mälarbanans utbyggnad och bör ingå i Trafikverkets arbete för ersättning av Fristadsvägens plankorsning. Samråd ska ske löpande med staden vad gäller bl.a. utformning, konstruktionslösningar och anslutningar till stadens anläggningar. En utgångspunkt är att Trafikverket äger de nya anläggningarna med tillhörande anslutningar och övriga nödvändiga funktioner.

#### Hjulsta vattenpark, Vålberga grönområde och Tensta kolonilotter

Järnvägen bör utformas med stor hänsyn till omgivande stads- och landskapsrum.

Anpassning av marknivåer skall överensstämma med platsens karaktär. Detta gäller också utformning av slänter, murar, staket, stängsel och plank. Befintlig vegetation bör i största möjliga mån värnas samt i förekommande fall återställas efter utbyggnaden av spårområdet. Arbetsområdet ska stängslas in. Detta gäller t.ex. vid Hjulsta grönområde och Vålberga grönområde. Höga bergsskärningar där bearbetning av berg måste ske bör i största möjliga mån undvikas.

Sportplanerna och parkaktiviteter i Hjulsta vattenpark ska fungera och störas så lite som möjligt av spårbygget.

Utförandet av schakter, slänter och bergssprängningar ska följa stadens anvisningar och utformning/utförandet ska anpassas till omgivningen. Träd, bryn och buskage m.m. som inte har kunnat sparas på grund av Mäljarbanans breddning återplanteras med motsvarande arter.

#### Spånga station och bussterminal

Under samrådet för planprogramarbetet för Mäljarbanan inkom synpunkter från Trafikförvaltningen/SL om en utveckling av Spånga station och bussterminal. En viktig del i arbetet med att förstärka de utpekade tyngdpunkterna är att utveckla kollektivtrafiken och ge den en förhöjd attraktionskraft. I och med detta önskar staden fortsatt dialog med Trafikverket och Trafikförvaltningen/SL kring utvecklingen och utformningen av Spånga station och bussterminal så att en ny mer effektiv och attraktiv utformning av bussterminalen möjliggörs i samband med Mäljarbanans utbyggnad.

#### Gång- och cykelväg Lunda industriområde

I handlingarna anges det att den gång- och cykelväg som löper parallellt med spåren från Barkarby station till Lunda industriområde kommer påverkas under byggtiden och att den efter byggtiden får en justerad sträckning i förhållande till spåren. Trafikverket behöver visa och genomföra godtagbara ersättningsalternativ till denna gång- och cykelväg som kommer vara avstängd till stora delar under byggtiden och under en lång tidsperiod då den även påverkas under genomförandet av projekt Förbifart Stockholm. Återställning sker i samråd med staden och till standard enligt Stockholms cykelplan.

Viktigt är att de ersättningsalternativ som presenteras är väl separerade från biltrafik och byggtrafik samt att det är gena sträckningar med god standard vad gäller både utformning,

beläggning och belysning. Då gång- och cykelvägen mellan Barkarby och Lunda industriområde löper i två kommuner behöver Trafikverket ta en samordnande roll och bjuda in till dialog mellan berörda kommuner.

#### Busshållplatser Bergslagsvägen

Busshållplatserna Lunda norra och dess anslutningar påverkas under byggtiden och planeras att stängas av tillfälligt.

Busshållplatserna behöver ersättas och få nya platser i närheten av deras nuvarande lägen. Nya anslutningar till Bergslagsvägen mot dess omland ombesörjs av Trafikverket, anslutningarna bör angöra till de ersättningsvägar som anläggs för gång- och cykeltrafiken.

#### Gång- och cykelväg Spånga station (Solhemsbackarna)

Den gång- och cykelväg som löper genom Hjulsta grönområde söder om Solhemsbackarna, vidare förbi Spånga station och fram till Spångaviadukten samt del av Solhemsbackarna kommer att påverkas under byggtiden. En stor del av denna planeras att tas i anspråk för byggtrafik och etableringsområde och planeras därför till stor del att stängas av. Det innebär att stora delar av området norr om Mälarbanan mellan Hjulsta grönområde och Spånga kyrkväg får en försämrad tillgänglighet till omgivande trafiknät och knutpunkter som Spånga station och Spånga centrum. Hur angöringen till berörda fastigheter längs Solhemsbackarna ska ske där vägen planeras stängas av behöver lösas i samråd med staden.

Även området närmast Bromstens industriområde påverkas negativt då gång- och cykelförbindelserna stängs av eller ges nya sträckningar från området mot stationen. Samråd krävs med staden om hur gång- och cykelvägarna och vägarna ska ersättas under byggtiden samt dess permanenta läge och utformning.

#### Stödmurar och plank

På plankartorna redovisas placering av nya stödmurar och plank. Dessa bör ägas av Trafikverket då klotter m.m. 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. Ett av gestaltungs-målen är att den visuella barriäreffekten ska minska, vilket delvis skulle kunna uppnås med växtbeklädda skärmar.

### Belysning

Inom järnvägsplanen Spånga-Barkarby berörs många av stadens belysningsanläggningar både provisoriskt och permanent. All projektering och utförande ska utföras av trafikkontorets upphandlade ramavtalskonsulter samt arbetet utföras av trafikkontorets ramavtalsentreprenör.

### Påverkan på miljö

Till järnvägsplanen finns en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som beskriver projektets negativa och positiva konsekvenser för miljön.

### Buller

Huvudsyftet med utbyggnaden av Mälarbanan är en bättre framkomlighet som möjliggör fler tåg och högre hastighet. En negativ effekt av detta är att buller från spåren kommer att öka. Riktvärdena för maximala och ekvivalenta ljudnivåer kommer att överskridas för ett stort antal bostäder. Trafikverket erbjuder skyddsåtgärder till de bostäder där riktvärdet överskrids. En skola nämns i MKB:n men det framgår inte om skyddsåtgärder för skolans utemiljö planeras. Staden anser att skyddsåtgärder även ska erbjudas till de skol- och förskolegårdar där ekvivalenta ljudnivån överstiger 55 dBA på grund av spårbuller.

Trots de åtgärder som planeras kommer den allmänna ljudnivån i järnvägens närhet att öka. För att minska bullret vid viktiga rekreationsytor som Hjulsta och Vålberga grönområde kan bullervallar uppföras.

### Vibrationer

I MKB:n framgår att risken att utbyggnaden orsakar vibrationer som överstiger komfortvärdena bedöms som små för den aktuella sträckan. Med tanke på att stora delar av marken består av lermark och att vibrationsåtgärder är kostsamma och svåra att åtgärda i efterhand vill staden poängtera att det är viktigt att säkerställa att spårutbyggnaden inte leder till vibrationer i bostäder som överstiger 0,4 mm/s.

### Mark och Vatten

I samband med spårutbyggnaden kommer den befintliga bankroppen att grävas bort och ersättas med en större banvall med i huvudsak nytt material utan rester av gamla föroreningar. I MKB:n framgår att den ökade trafiken ger en mindre föroreningsbelastning men att det inte bedöms påverka

förutsättningarna för MKN för god ekologisk eller kemisk ytvattenstatus för Bällstaån.

Den nuvarande höjdnivån på spåret vid Hjulsta vattenpark bedöms inte klara vattenhöjningen vid ett 100-års flöde. Vid extrema vattennivåer riskerar Bällstaån att påverka banvallens bärighet. Med Trafikverkets förslag att höja banprofilen och släntstabiliserande åtgärder anser staden att förutsättningarna för att hantera översvänningsrisk och erosion förbättras. Staden har tagit fram en skyfallskartering som kan vara till hjälp i den vidare utredningen av översvänningsfrågor som är kopplade till sträckan.

### **Pågående infrastrukturprojekt**

Trafikverket driver förutom projekt Mälarbanan även projekt Förbifart Stockholm som tangerar projektområdet för utbyggnadsdelen av Spånga-Barkarby vid Bergslagsvägen. Det är viktigt med en samordning mellan de ovan nämnda projekten för att säkerställa en god tillgänglighet och säkerhet för gång- och cykeltrafikanter, kollektivtrafiken och biltrafiken både under byggtiden och vid utformning av de permanenta trafiklösningarna. Trafikverket måste driva denna process och ta samordningsrollen mellan projekten, Trafikförvaltningen och berörda kommuner. Vidare bör konturer ur arbetsplanen för Förbifart Stockholm för dels tillfällig nyttjanderätt och dels färdig väganläggning läggas in i handlingarna för granskning.

### **Slut**