

**Stadsledningskontoret
Exploateringskontoret
Trafikkontoret
Stadsbyggnadskontoret
Spånga-Tensta Sdf**

Gemensamt kontorsyttrande
Dnr SLK 123-801/2015
Dnr EXPL E2015-01215
Dnr TK 2015-01270
Dnr SBK 2015-07927
Dnr SDF 1.5.3-330/2015
Sida 1 (6)
2015-06-05

Handläggare
Stadsledningskontoret
Anton Västberg
Telefon: 08-508 293 05

Till
Trafikverket

Exploateringskontoret
Sophie Dahllöf
Telefon: 08-508 265 83

Trafikkontoret
Elenore Bjelke
Telefon: 08-508 260 35

Stadsbyggnadskontoret
Jenny Kihlberg
Telefon: 08-508 273 79

**Spånga-Tensta
Stadsdelsförvaltning**
Richard Hultman
Telefon: 08-508 03 371

Samråd för Mälardalsbanans utbyggnad mellan Duvbo och Spånga (Bromsten)

Svar på remiss från Trafikverket (TRV 2013/65117)

Stockholms stads yttrande är följande

Som svar på remissen ”Samråd för Mälardalsbanans utbyggnad mellan Duvbo och Spånga (Bromsten)” hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets, stadsbyggnadskontorets och Spånga-Tenstas stadsdelsförvaltnings gemensamma kontorsyttrande.

Lars Rådih
Stadsdirektör

Anette Scheibe Lorentzi
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Christina Heglert
Förvaltningschef
Spånga-Tensta Sdf

Sammanfattning

Stockholms stad har mottagit ett granskningsförslag på järnvägsplan för Mäljarbanans utbyggnad rörande sträckan Bromsten – Duvbo. 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 under rubriken ”Kontorens synpunkter”. 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 Bromsten – Duvbo (TRV 2013/65117). Detta går att läsa i sin helhet på 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 15 juni 2015. På grund av den korta svarstiden besvaras ärendet med ett gemensamt kontorsyttrande.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning gemensamt.

Kontorens synpunkter

Analys och konsekvenser

Staden är positiv 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. Samtidigt säger översiktsplanen att i det lokala perspektivet är det viktigt att skapa kopplingar mellan områdena och skapa en sammanhängande och integrerad stadsmiljö. Det planeras bebyggelseutveckling på båda sidor om järnvägen och det är därför extra viktigt med kopplingar för gående och cyklister för att uppmuntra till hållbara och smarta resor.

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 detaljplanearbetet för sträckan Solvalla – Fristadsvägen (Dnr 2013-20059) 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.

Mälarbanan utgör idag en barriär i landskapet vilken riskerar att förstärkas i samband med utbyggnaden. På sträckan Bromsten - Duvbo 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 blir otryggt och trafikfarligt.

Det blir därför viktigt att de nya passagerarna 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 negativa.

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.

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 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 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 ingå i breddningen av

spåren. För att underlätta hanteringen av framtida etableringsytor bör dialog mellan staden och Trafikverket ske tidigt i processen.

Fristadsvägens plankorsning; ny gång- och cykeltunnel och gångbro

En ny gång- och cykeltunnel som planeras förbinda kvarteret Ferdinand och Bromstens industriområde är under utredning. Det är en ersättning för en förlorad funktion i samband med utbyggnaden av Mälarbanan. Gång- och cykeltunneln tillsammans med en ny gångbro nära Fristadsvägen bedöms av staden även ersätta den plankorsning för gång- och cykeltrafik vid Fristadsvägen som kommer att tas bort. Kontoren anser att det är viktigt att Trafikverket tar en tydligare roll i denna process och driver den framåt som ersättning för den förlorade kopplingen. 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.

Magasinsvägen

Magasinsvägen kommer 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.

Ny gång- och cykelväg utmed spåren norr om Banmästarvägen och Frälsegränd

Söder om spåren planeras ett flertal bostadshus och en carportlänga rivas i samband med Mälarbanans utbyggnad. Trafikverket och staden bör bereda plats för och pröva möjligheten att anlägga en ny gång- och cykelväg, parallellt med spåren, som ansluts till Sulkyvägen och Bromstensvägen. Förbindelsen skulle komplettera det befintliga gång- och cykelvägnätet och ge en ny koppling till Solvallaområdet.

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. Staden anser att gång- och cykelförbindelsen som idag korsar

Ulvsundavägen planskilt i tunnel fortsatt ska ha en gen sträckning mot Rissne.

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 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 tvärbanehallplats inte omöjliggörs.

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 m.m. 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 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. Med växtbeklädda skärmar skulle delvis den visuella barriäreffekten minska.

Söder om spåren, norr om Annedal, anges i handlingarna att bullerskärmen planeras flyttas söderut. Den befintliga gång- och cykelvägen behöver anpassas till de nya förutsättningarna.

Belysning

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