



Handläggare
Trafikkontoret
Elenore Bjelke
Trafikplanering
Telefon: 08-508 260 35

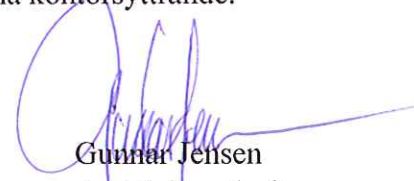
Exploateringskontoret
Gustaf Schneider
Projektutveckling
Yttre Västerort
Telefon: 08-508 263 35

Detaljplan för Mälarbanan, sträckan Sundbyberg till Spånga – samrådsförslag. Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden.

Trafikkontorets och Exploateringskontorets yttrande är följande

Remissen "Samråd om förslag till detaljplan för Mälarbanan, sträckan Sundbyberg till Spånga i stadsdelen Bromsten m.fl." anses besvarad med hänvisning till trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma kontorsyttrande.


Mattias Lundberg
Avdelningschef
Trafikkontoret


Gunnar Jensen
Avdelningschef
Exploateringskontoret

Sammanfattning

Trafikverket ska bygga ut Mälarbanan från två till fyra spår. Arbetet är ett led i att förbättra kommunikationen på sträckan både lokalt och regionalt. Med fyra spår ökar kapaciteten och störningskänsligheten minskas. Kontoren är positiva till utbyggnaden av Mälarbanan då utbyggnaden kommer att säkerställa en mer tillförlitlig kollektivtrafik lokalt liksom regionalt.

Parallellt med att trafikverket tar fram två järnvägsplaner tar stadsbyggnadskontoret fram två detaljplaner för Mälarbanans utbyggnad inom Stockholms stad, varav den första består av sträckan Barkarby-Spånga och den andra av Sundbyberg-Spånga. Detaljplanen för sträckan Spånga-Barkarby förväntas antas våren 2017 och järnvägsplanen för samma sträcka är fastställd, men överklagad. Detaljplanen för sträckan Sundbyberg-Spånga är ute på

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 35
Växel 08-508 272 00
elenore.bjelke@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

samråd 2016-11-15 till 2016-12-27 och järnvägsplanen för samma sträcka likaså.

I och med utbyggnaden kommer stadens mark att påverkas av intrång, befintliga vägar och gång- och cykelvägar kommer flyttas och möjligheter för nya vägar och gång- och cykelvägar kommer tillskapas.

De ekonomiska och fastighetsrättsliga förhållandena mellan staden och trafikverket kommer att regleras i ett genomförandeavtal som tecknas innan detaljplanen vinner laga kraft.

Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett samrådsförslag för detaljplan för Mälarbanan, sträckan Sundbyberg-Spånga (SDp 2013-20059). Samrådsförslaget går att läsa i sin helhet på <http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2013-20059>.

Mälarbanan är benämningen på den järnvägssträckning som går från Stockholm i riktning mot Västerås. Banan utgör en viktig del av Mälarregionens järnvägsnät för pendel-, regional-, fjärr- och godstågstrafik. Idag är belastningen mycket hög och banans kapacitet är maximalt utnyttjad. Återkommande trafikstörningar uppkommer eftersom tåg med olika trafikuppgifter och stoppmönster delar spår.

Detaljplanen skapar förutsättningar för en utbyggnad av Mälarbanan inom detaljplanelagt område.

Remissen ska besvaras senast 2016-12-27 och med anledning av den korta svarstiden har remissen besvarats med ett kontorsyttrande.

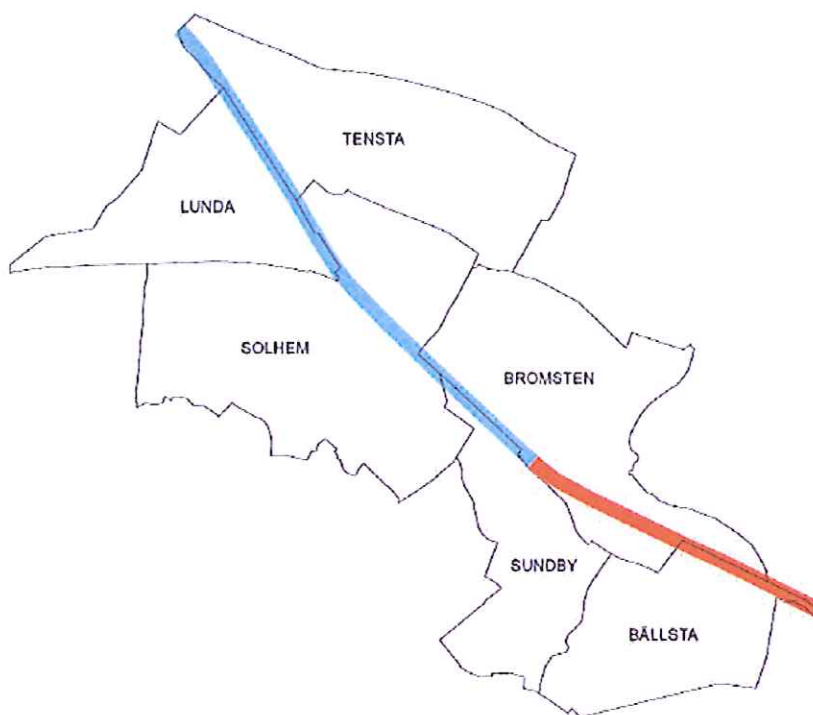


Bild 1. Karta över Mälarbanans sträckning inom Stockholms stad. Sträckan för aktuell detaljplan i rött.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret och exploateringskontoret gemensamt.

Kontorens synpunkter

Analys och konsekvenser

Detaljplanen redovisar förutsättningarna för en kommande utbyggnad av Mälarbanan. Utbyggnaden kommer leda till en bättre tillförlitlighet både för pendeltåg och för fjärrtåg. Staden påverkas som markägare och ägare av olika trafikomläggningar längs med spåren.

Stadens mark och pågående exploateringsprojekt

I planområdets närhet finns exploateringsprojekt i både planerings- och genomförandeskedet. Mälarbanans utbyggnad behöver koordineras med dessa projekt vad gäller byggtrafik, etableringsytor m.m. Samtliga alternativ för Sulkyvägens ersättning behöver utformas så att de tar hänsyn till framtida exploateringsmöjligheter.

Stadens anläggningar

Där stadens trafikplaneringar påverkas anser kontoren att samordning måste ske mellan staden och trafikverket för att hitta

godtagbara ersättningsalternativ, både permanenta och tillfälliga ersättningar.

Fristadsvägen

Idag finns en plankorsning för gång- och cykeltrafik i Fristadsvägens förlängning, denna passage kommer stängas i samband med spårbreddningen. Plankorsningen kommer ersättas i form av en gång- och cykeltunnel under Mälarbanan mellan Skogsängsvägen/Borghöjdsvägen och Bromstensvägen/Spångavägen. Den nya passagen redovisas i detaljplanen för Mälarbanan, sträckan Spånga till Barkarby, Dnr 2013-20055. Utformning, uppförande och ekonomiska frågor regleras i en överenskommelse mellan trafikverket och staden som trafikinämnden och exploateringsnämnden fattade beslut om 2016-02-04, Dnr T2015-02943 och E2016-00052. Staden genom trafikinämnden delfinansierar den nya gång- och cykeltunneln med ett fast belopp om 22 mnkr (exkl. utgift för intern ränta om 1,3 mnkr).

Kontoren anser att det är viktigt med en säker och trygg koppling mellan området söder om järnvägsspåren och området norr om järnvägsspåren. Norr om järnvägsspåren finns ett flertal skolor och förskolor samt idrottsplats som nyttjas frekvent av boende även söder om järnvägen. En konsekvens av spårbreddningen var att dagens plankorsning var tvungen att stängas, flera alternativ till ersättning har utretts inom projektet däribland att den nya planskilda korsningen skulle byggas på samma plats som den nuvarande. Utredningen visade på att det av utrymmesskäl inte var möjligt att bygga en gång- och cykelbro eller gång- och cykeltunnel på platsen och valet föll istället på att bygga en gång- och cykeltunnel mellan Skogsängsvägen/Borghöjdsvägen och Bromstensvägen/Spångavägen som kommer binda samman nya Bromstensstaden med området söder om spåren. Detta kan bli en längre omväg för de boende söder om spåren som bor direkt vid den nuvarande passagen och ska till t.ex. skolor norr om spåren, men sammantaget blir kvalitén högre på passagen vid Bromstensstaden än vad den skulle blivit om den byggts på nuvarande plats. Det kommer däremot finnas möjlighet för staden att uppföra en gångbro över spåren i höjd med Fristadsvägen, men som av utrymmesskäl inte kommer bli tillgänglighetsanpassad utan utformas med trappor. Det är viktigt att denna möjlighet till utbyggnad finns med i detaljplanen och järnvägsplanen för Mälarbanan och i detaljplaner som ansluter mot Mälarbanans detaljplan.

Fristadsvägens ersättning kommer regleras i kommande genomförandeavtal för Mälarbanan, sträckan Spånga-Barkarby.

Magasinsvägen

Magasinsvägen löper parallellt med Mälarbanan intill spårområdet. Vägen behöver flyttas söderut när järnvägsområdet breddas. Ett nytt område planläggs som gata/allmän platsmark. Planförslaget redovisar en vändplats för gatan. Den nya utformningen för Magasinsvägen behöver klara dagens krav på användning och trafikering av de tunga fordon som angör till industrifastigheterna längs gatan. En stödmur föreslås längs med spårområdet. För fortsatt arbete med Magasinsvägen och vid framtagande av bygghandlingar behöver tät kontakt och samråd ske med trafikkontoret.

Sulkyvägen

Detaljplaneremissen föreslår ett flertal alternativ till ersättning av dagens plankorsning över järnvägen. Sulkyvägen är idag upplåten med enskilt huvudmannaskap öppen för allmän trafik, den har en funktion för allmänheten som gång- och cykelkoppling. Tidvis är trafikbelastningen hög vid större evenemang på Solvalla.

Ett alternativ (1A-4, alternativ 2) är att ersättningen görs i form av en bro över järnvägen som ansluter till dagens Sulkyvägen och bron över Bällstaån i söder och mot trafikplats Sundbybergskopplet i norr. Gång- och cykelkopplingen bevaras och ansluter från bron ner på egen bro mot befintlig gång- och cykeltunnel under Ulvsundavägen mot Rissne. Att en passage över järnvägen för gång- och cykeltrafik bevaras och förstärks överensstämmer med stadens utvecklingsstrategi. Kopplingen och dess föreslagna anslutningspunkter fungerar väl med kommande stadsutvecklingsprojekt i Solvalla, kallat Södra Solvallastaden och ny föreslagen gatustruktur inom programmet för densamma. Föreslagen anslutning mot befintlig bro över Bällstaån tydliggör också att Ankarstocksvägen kan komma att nyttjas i högre grad än tidigare som väglänk mellan Solvallaområdet och Gamla Bromstensvägen. Ankarstocksvägen behöver utvecklas om en sådan förbindelse ska förstärkas mot dagens användning. En bro i detta läge bedömer kontoren skulle kunna få en allmän funktion vid en eventuell utveckling av Solvallaområdet med en hög andel bostäder.

Det andra alternativet (1A-2) är att ersättningen också görs i form av en bro över järnvägen och ansluter mot trafikplats Sundbybergskopplet i norr, men utan gång- och cykelkoppling till

befintlig gång- och cykeltunnel under Ulvsundavägen. I söder löper bron längs spåren västerut och ansluter till planerad parkeringsyta för Solvallaområdet. Detta förslag och dess föreslagna anslutningspunkter leder inte till en naturlig koppling varken mot befintligt gatunät där det finns utvecklingsmöjligheter att möta dagens och kommande trafik (bron leder in på en planerad privat parkering och vidare mot ett villaområde) eller mot kommande gatustruktur i och med exploateringen av Södra Solvallastaden. Detta gör att kontoren inte anser att detta alternativ är lämpligt att ligga under allmänt huvudmannaskap.

Ett tredje alternativ är att ersättning för Sulkyvägens koppling över järnvägen görs genom antingen en ny vägförbindelse från Gamla Bromstensvägen mot Körsvensvägen eller att Ankarstocksvägen utvecklas. Detta alternativ förutsätter att Gamla Bromstenvägen i sin helhet (mellan Bällstavägen och Bromstensvägen) rustas upp. I och med detta kan nuvarande genomfartsförbud tas bort. Trafikering till Solvalla behöver kunna ske från både trafikplats Bromstenskopplet och Solvallakopplet för att avlasta trafiksystemet som redan idag är ansträngt och få ett mer finmaskigt gatunät. Detta gör att trafikbelastningen i området kommer att öka till nivåer likt andra huvudgator i staden. Särskilt vid evenemang blir det höga flöden. I detaljplanen anges ny väg endast in på Körsvensvägen och förbinder ej mot Sulkyvägen. Kontoren vill poängtera att hela den nya vägsträckningen behöver planläggas fram till befintlig gata och bredder m.m. behöver säkerställas för att utrymmet angivet i detaljplanen ska räcka till för att anlägga en allmän gata. Jämfört med nuvarande förslag behöver den nya vägförbindelsen breddas för att klara trafik till Solvalla och inrymma gång- och cykelbanor. Kontorens sammanlagda bedömning är att alternativet är genomförbart förutsatt att hela Gamla Bromstensvägen förstärks inom projektet och nödvändiga utredningar genomförs för att verifiera detta.

Vidare utredningar behöver genomföras för att ett definitivt ställningstagande ska kunna tas kring de föreslagna ersättningsalternativen. Dock är inte alternativet (1A-2) med ny vägbro som inte ansluter i söder mot Sulkyvägen aktuellt för en anläggning som trafikkontoret kan vara väghållare för. Dels ansluter föreslagen konstruktion inte till ett gatunät med kommunalt huvudmannaskap och dels saknas en gen koppling för gång- och cykeltrafiken mot Rissne och stora målpunkter som t.ex. Rissne tunnelbana och Kista.

Det är viktigt, oavsett alternativ, att en gång- och cykelbro byggs över järnvägen för att stärka möjligheterna för fler att välja resande med kollektivtrafiken från Rissne (tunnelbana och kommande tvärbana) och att cykelförbindelserna mot stora målpunkter som t.ex. Kista får fler passagemöjligheter över järnvägen som idag är en stor barriär för gång- och cykeltrafiken.

Pendeltågsstation vid Solvalla

Längs med Solvalla travbana lämnas utrymme mellan spåren för en eventuell framtida pendeltågsstation. Det är i dagsläget dock inte aktuellt att anlägga plattformar.

Det är viktigt att planläggningen och ersättningsalternativet för Sulkyvägen inte omöjliggör en framtida pendeltågsstation och en tvärbanehallplats (möjliggörs i samband med projekt Tvärbanan Kistagrenen). Planeringen för pendeltågsstationen och tvärbanehallplatsen behöver samordnas för att kunna bli en attraktiv bytespunkt mellan de två olika spåralternativen.

Ekonomiska konsekvenser för staden

Utbyggnaden av Mälarbanan från två till fyra spår finansieras av trafikverket. De konsekvenser som utbyggnaden får på stadens anläggningar ska ersättas av trafikverket så att de ska kunna bibehålla sina funktioner.

Genomförandefrågor

Tidplan och kommande beslut

Tidplan för aktuell detaljplan är samråd: 2016-11-15 – 2016-12-27, granskning våren 2017 och antagande hösten 2017. Innan ett antagande av detaljplanen kan ske behöver ett genomförandeval mellan trafikverket och staden ha tecknats och beslutats om i trafiknämnden och exploateringsnämnden. Genomförandevaltet reglerar kostnader, ansvar, markåtkomstfrågor, tidplan m.m.

Nästa beslutstillfälle för nämnderna för Mälarbanan, sträckan Sundbyberg-Spånga är i samband med tecknande av genomförandeval, preliminärt hösten 2017.

Slut