

Kontaktpersoner
Exploateringskontoret
Jonas Norberg
Avdelningen för Projektutveckling
Telefon: 08-508 264 81
jonas.norberg@stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2013 09 26
Trafik- och renhållningsnämnden
2013 09 26

Trafikkontoret
Elenore Bjelke
Trafikplanering
Telefon: 08-508 260 35
elenore.bjelke@stockholm.se

Program för Mäljarbanan. Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på programremiss för Mäljarbanan.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.
3. Exploateringsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på programremiss för Mäljarbanan.
4. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Per Anders Hedkvist
Förvaltningschef

Krister Schultz
Förvaltningschef

Sammanfattning

Trafikverket ska bygga ut spårkapaciteten på Mäljarbanan från två till fyra spår. I samband med detta har ett program upprättats för kommande detaljplanearbete. Programarbetet ska redogöra för planeringsförutsättningar för utbyggnaden. Inom Stockholms stad går Mäljarbanan nästan uteslutande genom bebyggd mark och medför påverkan i olika grad på såväl stadens mark och anläggningar som på privat mark.

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

Bakgrund

Mälarbanan är benämningen på den järnvägssträckning som går från Stockholm i riktning mot Västerås. Trafikbelastningen på Mälarbanan är idag mycket hög vilket leder till störningar. Idag har sträckan två spår vilka delas av pendel-, regional-, fjärr- och godståg. Trafikverket tog år 2008 fram en järnvägsutredning för Mälarbanan på sträckan Tomtebodavägen – Kallhäll och år 2009 beslutades att påbörja arbete med järnvägsplaner för sträckan.

På sträckan Barkarby-Tomtebodavägen föreslogs två olika alternativ i järnvägsutredningen. År 2010 beslutades att utbyggnaden till fyra spår skulle följa befintlig sträckning. Utbyggnaden av Mälarbanan sker för att utöka kapaciteten på banan samt att minska den störningskänslighet som finns när olika typer av trafik delar spår. Utbyggnaden av Mälarbanan är även en del i att fullt kunna nyttja den kapacitetsökning som Citybanans utbyggnad medför. Först när Mälarbanan är utbyggd till fyra spår på sträckan Tomtebodavägen - Kallhäll kan full kapacitet på Citybanan nås.

Remissen

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett program för Mälarbanan rörande den sträcka som går igenom Stockholm stad (Bilaga 1). Remissen ska besvaras senast 2013-09-19. Trafik- och renhållningsnämnden och Exploateringsnämnden har fått anstånd med svar till tjänsteutlåtande godkänts i respektive nämnd i september.

Utbyggnad av Mälarbanan från dagens två till fyra spår sträcker sig från Tomtebodavägen till Kallhäll. Programmet avser sträckan inom Stockholms stad från kommungränsen mot Sundbyberg vid Annedal till kommungränsen mot Järfälla vid Hjulsta. Programmet för Mälarbanan ska belysa de planeringsförutsättningar som finns för sträckan och dess omgivning. Programmet kommer sedan att ligga till grund för de detaljplaner som ska tas fram.

Programförslaget har delats in i olika sträckor där en kort beskrivning av de olika berörda stadsdelarna ges. Programmet går sedan vidare och beskriver de olika stadsdelarnas förutsättningar för en utbyggnad till fyra spår. Utbyggnaden passerar genom en rad olika områden med varierande användning från bostäder till industri.

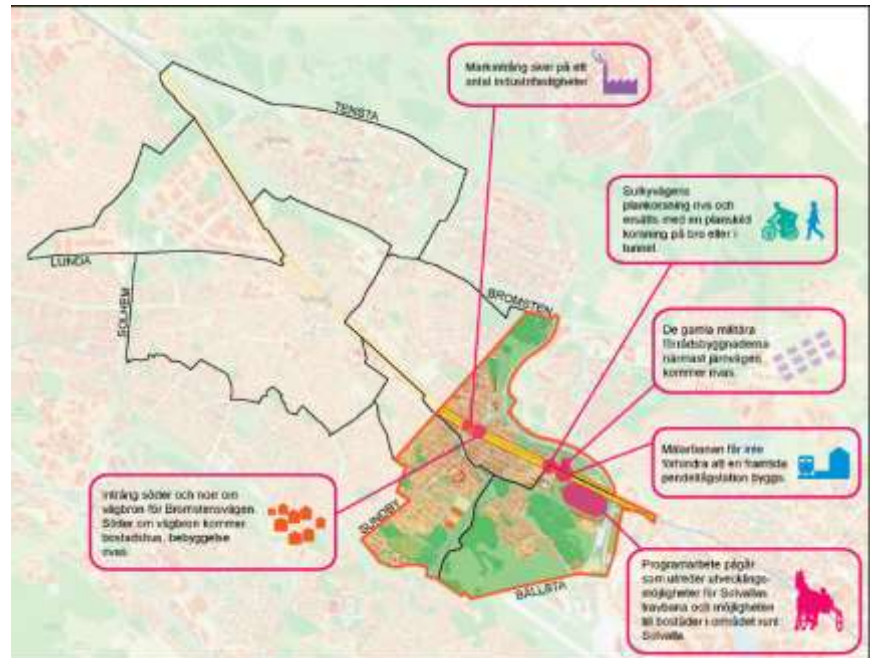


Bild 1. Programförslaget Solvalla-Fristadsvägen

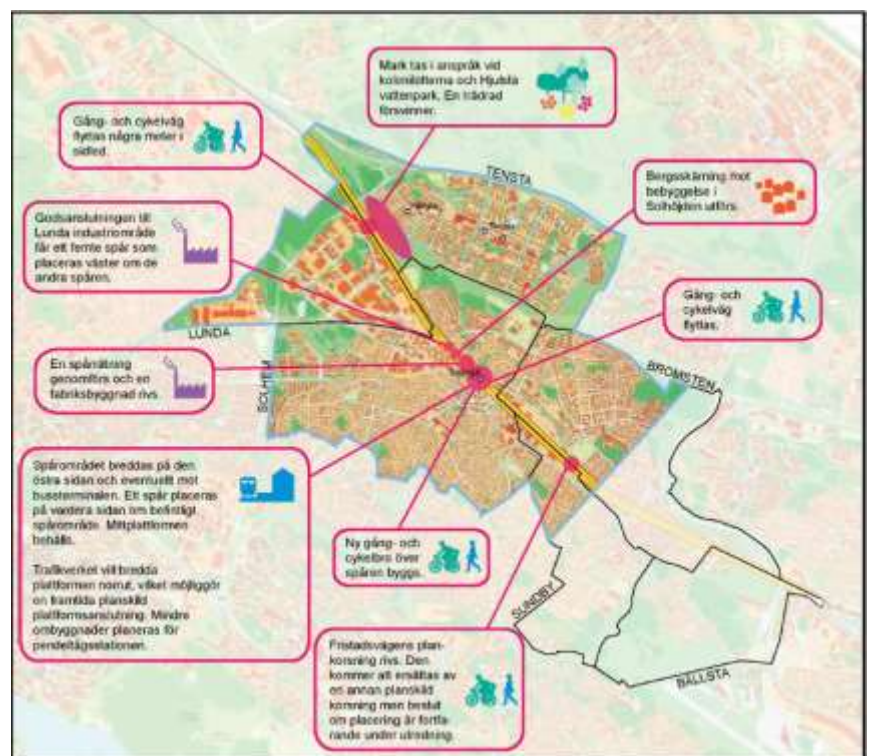


Bild 2. Programförslaget Fristadsvägen-Spångadalen

Analys och konsekvenser

Programmet redovisar på ett bra sätt förutsättningarna för en kommande utbyggnad av Mäljarbanan. Utbyggnaden kommer att

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

leda till en bättre tillförlitlighet för kollektivtrafiken dels för pendeltåg lokalt dels regionalt för fjärrtåg. Staden påverkas som markägare och ägare av olika trafikanläggningar längs med spåren i varierande utsträckning. Programmet redovisar övergripande de områden och anläggningar som påverkas.

Påverkan på Stadens mark

Staden har ett antal pågående exploateringsprojekt på egen mark längs med spåren. Projekten är i olika skeden och samverkan med dessa och anpassningar vid utbyggnaden av Mäljarbanan är viktigt i det kommande detaljplaneskedet.

I Bromstens industriområde planeras för en omfattande omvandling till bostäder vilket kommer ställa krav på samordningen med utbyggnaden av Mäljarbanan. Utbyggnaden av Mäljarbanan måste anpassas till det blivande bostadsområdet. Staden har sökt tillstånd för vattenverksamhet för arbeten med Spångaån som en del i utvecklingen av Bromsten industriområde. Eventuella åtgärder som Trafikverket skall göra på Spångaån måste samordnas med stadens ansökta tillstånd om vattenverksamhet.

Sundbybergskopplet är ett av stadens verksamhetsområden där staden arrenderar ut mark till olika verksamheter. I kommande detaljplaneprocesser kommer påverkan på området klargöras bättre. Det är viktigt att tidplanen för utbyggnaden i ett tidigt skede specificeras så att stadens arrendatorer kan underrättas i god tid.

Trafikanläggningar

Där stadens trafikanläggningar påverkas måste samordning ske med Trafikverket för att hitta godtagbara ersättningsalternativ, både tillfälliga och permanenta. Påverkan på stadens anläggningar kommer ske under utbyggnaden och permanent när utbyggnaden är klar. De av stadens trafikanläggningar som påverkas är:

- Magasinvägen
- Fristadsvägen
- Gång- och cykelvägar
- Spånga station

Magasinvägen

Utbyggnaden av Mälarbanan leder till intrång på Magasinvägen vilken idag försörjer ett antal industrifastigheter. Magasinvägens funktion och anslutningar till industrifastigheterna ska i dialog med staden ersättas av Trafikverket så att dess funktion kvarstår.

Fristadsvägen

Fristadsvägen kallas den plankorsning som går ifrån Bromstensvägen och över spåren mot Fristadsvägen. Den är idag en plankorsning för gång- och cykeltrafik bevakad med bommar. Med fyra spår är det inte möjligt att bevara övergången som en plankorsning utan den måste ersättas med en planskild korsning. Då Fristadsvägens passage bland annat används av barn som passerar spåren på sin väg till olika skolor i närområdet är det viktigt att ordna en fullgod ersättning.

Staden och Trafikverket ska tillsammans komma överens om placering av en planskild passage. Vid val av ersättning för dagens passage är det viktigt att ta med åtgärder på omkringliggande trafiknät för att inte försämra användningen av passagen. Utöver att en planskild passage ska anordnas på ett tryggt och säkert sätt förutsätts det att den planeras för full tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.



Bild 3. Dagens utformning av plankorsning Fristadsvägen.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägar längs med spåren kommer att påverkas tillfälligt under utbyggnaden och vissa kommer permanent att behöva ändra sin sträckning för att anpassas till den nya spårkorridoren. Det är viktigt att tillfälliga lösningar i ett tidigt stadium ordnas på ett sådant sätt att störningar under byggtiden minimeras samt att de permanenta lösningarna på gång- och

cykelvägarna uppfyller stadens krav enligt gällande Cykelplan och att de planeras för full tillgänglighet för funktionshindrade. Det är särskilt viktigt att undvika omledning och avstängning av cykelvägar som ingår i pendlingscykelnätet. Gång- och cykelvägarna är även viktiga att planeras så att de upplevs som trygga.

Spånga station

Programförslaget redovisar att dagens dubbelspår utökas med två nya spår som placeras på vardera sidan om befintliga spår. Vid Spånga station kommer spårområdet att breddas på den östra sidan. Breddning av spårområdet kan även bli nödvändigt mot bussterminalområdet.

Det finns önskemål från Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting att utöka bussterminalen vid Spånga station. Samordning mellan Trafikverket, staden och SLL behövs i det vidare arbetet för Spånga station, bussterminal och Spånga centrum i samband med Mälarbanan-projektet.

Vidare redovisas möjligheter till en planskild plattformanslutning i plattformens norra läge och en ny gång- och cykelbro över spåren. Detta ser kontoren som mycket positivt och det skulle bidra till att skapa fler kopplingar mellan områden där spåren idag är en barriär och ge bättre tillgänglighet till stationen.

Sulkyvägen

Enligt programförslaget ska plankorsningen med bommar för Sulkyvägen rivas i samband med fyrspårutbyggnaden och ersättas med en planskild korsning över eller under spåren. För Sulkyvägen är det en privat markägare som är väghållare, men det är dock av vikt att staden ges möjlighet att delta i utformning av det ersättningsalternativ som förespråkas. Det är också positivt om den planskilda korsningen ges fler funktioner och högre standard än dagens plankorsning.



Bild 4. Sulkyvägens nuvarande plankorsning.

Barnkonsekvenser

Barnperspektivet är viktigt att beakta vid samtliga trafikanläggningar som förändras. I kommande planarbete bör barnkonsekvensanalyser tas fram, bl.a. för barnens trafiksäkerhetssituation.

Drift och underhåll

Det är viktigt att i det fortsatta arbetet beakta kommande driftkostnader i samband med projektet. Kontoren förutsätter val av material och utformning som gör att kostnaden för drift och underhåll hålls låg.

Stadsmiljö och Park

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

Anpassning av marknivåer ska överensstämja med platsens karaktär. Befintlig vegetation bör i största möjliga mån värnas samt i förekommande fall återställas efter utbyggnaden av spårområdet. Den trädrad som idag utgör en skyddande ridå mot kolonilotterna och som försvinner bör ersättas. Höga bergsskärningar bör undvikas.

Gång- och cykelpassager över och under järnvägen måste göras breda för att skapa så trevliga, trygga och ljusa passager som möjligt.

Påverkan på privata exploateringar

Ett antal exploateringsprojekt på privat mark pågår längs med spåren som ligger i olika skeden i planeringsprocessen. I området kring Solvalla planerar Stockholms Travsällskap tillsammans med Vasakronan en utveckling av området. Det är viktigt att dialog förs med de privata markägarna för att inte omöjliggöra en annan framtida markanvändning.

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 för att de ska kunna bibehålla sina funktioner. Staden äger mark längs med spåren som kommer bli inlöst av Trafikverket för utbyggnaden. Några av dessa markområden arrenderar staden ut till olika verksamheter vilka kommer att behöva sägas upp.

Genomförandefrågor

Tidplan och kommande beslut

Efter att programmet antagits kommer Stadsbyggnadskontoret att ta fram detaljplaner för sträckan, vilket planeras att påbörjas under årsskiftet 2013/2014. Trafikverket kommer i samband med detaljplanerna att ta fram järnvägsplan för den berörda sträckan inom Stockholm. Staden kommer teckna genomförandeavtal med Trafikverket rörande utbyggnaden och ersättning för stadens anläggningar.

Nästa beslutstillfälle för nämnderna är när genomförandeavtal ska tecknas med Trafikverket för utbyggnaden och ersättningar av stadens trafikanläggningar.

Kontorens sammanfattande bedömning

Kontoren är positiva till utbyggnaden av Mälarbanan. Utbyggnaden kommer säkerställa en mer tillförlitlig kollektivtrafik lokalt i området samtidigt som det ger positiva effekter för hela regionen. Utbyggnaden kommer att påverka områden och verksamheter närmast spåren i olika grad. Staden påverkas av utbyggnaden dels som markägare och dels som ägare av trafikanläggningar. Kontorens bedömning är att den påverkan utbyggnaden har på stadens mark och anläggningar kan lösas på ett godtagbart sätt om ersättningarna planeras på ett tidigt stadium och utgår ifrån de funktioner som anläggningarna har idag.

Slut

Bilagor

1. Program för Mäljarbanan. Dnr 2011-20093-53.