

**Handläggare**  
Ida Malmborg  
Telefon: 08-508 03 372

**Till**  
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

## **Svar på samråd om förslag till detaljplan för Mälarbanan sträckan Spånga till Barkaby i stadsdelarna Bromsten m.fl. SDp 2013-2055**

### **Förvaltningens förslag till beslut**

1. Stadsdelsnämnden överlämnar tjänsteutlåtandet som svar på samrådet.
2. Stadsdelsnämnden beslutar om omedelbar justering av ärendet.

Maria Häggblom  
Stadsdelsdirektör

Christina Heglert  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Mälarbanan ska byggas ut av Trafikverket på sträckan Tomtebodavägen – Kallhäll. Stadsbyggnadskontoret har påbörjat detaljplanearbete för den del av den planerade utbyggnaden som berör Stockholms stad. Stadsbyggnadskontoret har nu upprättat detaljplaneförslag som ger utrymme för spårutbyggnaden. Detaljplaneförslaget omfattar den första av två delsträckor. Stadsdelsförvaltningen har tagit del av detaljplanens olika delar och då tittat särskilt på frågor som rör, tillgänglighet, buller, störningar under byggtiden, risk- och säkerhetsfrågor samt barnkonsekvenser. Stadsdelsförvaltningen ställer sig positiv till förslaget. Stadsdelsförvaltningen hade dock velat att detaljplanen ytterligare beskrev hur Trafikverket under byggperioden ska säkerställa att barn som rör sig i området kan göra detta på ett säkert sätt. Särskilt då vissa gång- och cykelstråk som barn använder idag kommer att vara avstängda.

## **Bakgrund**

Mälarbanan ska byggas ut av Trafikverket på sträckan Tomtebodavägen – Kallhäll. Stadsbyggnadskontoret har påbörjat detaljplanearbete för den del av den planerade utbyggnaden som berör Stockholms stad. Stadsbyggnadsnämnden tog den 14 november 2013 ställning till redovisning av programsamrådet och beslutade om inriktningen för det fortsatta arbetet. Stadsbyggnadskontoret har nu upprättat detaljplaneförslag som ger utrymme för spårutbyggnaden. Detaljplaneförslaget omfattar den första av två delsträckor inom Stockholms stads gränser.

## **Ärendet**

Mälarbanan är benämningen på den järnvägssträckning som går från Stockholm i riktningen mot Västerås. Banan utgör en viktig del av Mälarregionens järnvägsnät för pendel-, regional-, fjärr-, och godstågstrafik. Syftet med utbyggnaden av Mälarbanan är att utöka kapaciteten på banan samt att minska störningskänsligheten.

## **Detaljplanen i korthet**

Nedan är en sammanfattning av planbeskrivningen avseende Detaljplan för Mälarbanan, sträckan Spånga till Barkarby (bilaga 1).

### *Spånga station*

Plattformen vid Spånga station anpassas till de förändrade spårlägena. Den befintliga gång- och cykelvägen norr om spåren kommer att få en delvis ny sträckning och utformning. Från Spånga station förbi Solhemsbackar sker en kurvrätning på en sträcka av cirka 600 meter. Den befintliga industribyggnaden intill Solhemsbackarna. Bullerdämpande skärm byggs ovanpå stödmur.

### *Bromstens industriområde*

Invid Bromstens industriområde sker en samordning och anpassning till de pågående planarbetena. På vardera sida om spårområdet, avseende markanslutningar, vallar och stödmurar. En ny passage i tunnel för gång- och cykeltrafik möjliggörs invid Borghöjdsvägens förlängning.

### *Hjulsta grönområde respektive Lunda industriområde*

Här är inriktningen att anpassa spårområdet till omgivande mark. Området föreslås få en vall mot grönområdet med möjligheter att återplantera växtlighet. Utmed Lunda industriområde möjliggörs en

förläning av befintligt cykelstråk. Vid Vålberga grönområde har hänsyn tagits till en planerad bro vid Förbifart Stockholm.

### *Övrigt*

Längs sträckningen förekommer intrång, främst på allmän mark men även delar av några industrifastigheter överförs till järnvägstrafikändamålet respektive till allmän mark för gång- och cykeltrafik. Planen innebär också att ett markområde kan överföras från dagens järntrafikområde till en kontors- och industrifastighet i Lunda industriområde.

### **Tillgänglighet**

I planen står att allmänna gång- och cykelvägar ska anpassas för rörelsehindrade. Samtliga nya gång- och cykelvägar ska ha en lutning som inte överstiger en meters stigning på 20 meters sträcka (5 %). Tillgänglighetskrav på bebyggelsen inom kvartersmark, t.ex. trapphus till perronger styrs av Boverkets byggregler och regleras i bygglovsgivningen för respektive byggnad och anläggning. Gång- och cykelnät ska utföras med separerade gång- och cykelbanor där utrymme ges.

Stadsbyggnadskontoret skriver i sitt förslag att det vore bra att komma tillrätta med höjdskillnaderna på för den parallellgående gång- och cykelbanan på östra sidan av järnvägen, norr om Spånga station. Detta skulle förbättra tillgängligheten avsevärt.

### **Buller**

I förslag till detaljplan framgår att boende och verksamhetsutövare utmed Mäljarbanan sträckan Spånga-Barkaby idag utsätts för höga ljudnivåer. Enligt de beräkningar som har genomförts överskrids även riktvärdet för den maximala ljudnivån inomhus.

Spårutbyggnaden medför att trafikmängden och hastigheten på tågen som trafikerar Mäljarbanan ökar, vilket i sin tur ökar både den maximala och den ekvivalenta ljudnivån. De ökade ljudnivåerna, i kombination med att spårområdena hamnar närmare en del byggnader, medför att riktvärdena för både maximal och ekvivalent ljudnivå överskrids vid ett stort antal bostadshus och verksamheter, såväl vid fasad som inomhus. Utbygganden kommer därmed innebära att fler personer utmed spåren upplever sig störda av buller.

Trafikverket kommer att vidta skyddsåtgärder för att nå ner till gällande riktvärden för inomhusnivåer och uteplatser. Detta kommer att innebära många av de som idag bor och arbetar utmed

den aktuella sträckan kommer att få en bättre ljudmiljö än det så kallade nollalternativet. Detta gäller dock bara de bostäder och verksamheter som exponeras för bullernivåer över riktvärdena. De bostäder och verksamheter som exponeras för högre ljudnivåer än i nollalternativet, men som fortfarande klarar riktvärdena kommer inte att åtgärdas. De personer som arbetar eller bor i dessa byggnader kommer därmed att exponeras för högre bullernivåer än i nollalternativet.

### Risk och säkerhet

Det har genomförts en inventering av de skyddsobjekt i form av bostäder och verksamheter som finns utmed spårområdet. För att avgöra om det föreligger någon påverkan på järnvägen från omgivningen har det även genomförts inventering av potentiella riskobjekt. Urspårning av tåg och olycka med farligt gods har studerats i detalj. I dagsläget är såväl individ- och samhällsrisker förhöjda utmed den nu aktuella sträckan.

En utbyggnad kommer att medföra att avståndet kommer att minska mellan spår och byggnader samt mellan spår och ytor där många människor vistas. Utbygganden kommer även att medföra att antalet transporter på järnvägen kommer att öka, vilket beräknas något öka risken för urspårningar. Konsekvenserna av en urspårning bedöms bli något allvarligare då avståndet mellan spår och omgivning har minskat.

Räddningstjänstens insatsförmåga i planområdet bedöms inte påverkas av en spårutbyggnad. Spårutbyggnaden bedöms inte heller öka risken för spårspning.

Trafikverket planerar att anlägga stängsel alternativt skärmar längs hela sträckan. En låg skyddsbarriär planeras att anläggas vid Spånga station mot bussterminalen. Riskreducerande åtgärder såsom exempelvis skyddsräler planeras att anläggas där risknivån bedöms vara oacceptabel. Om Trafikverket vidtar de i järnvägsplanen planerade skyddsåtgärderna bedöms utbyggnadsalternativet sammantaget medföra måttlig konsekvens vad gäller risk och säkerhet.

### Miljökonsekvenser under byggtid

Den totala byggtiden bedöms bli cirka tre år. Arbetet omfattar olika typer av arbetsmoment, med större eller mindre påverkan på närmiljön.

En gång- och cykeltrafikutredning har tagits fram. Utifrån den har utredningen föreslagit hur gång- och cykeltrafiken kan hanteras under byggtiden (bilaga 2). Sammanfattningsvis kommer utredningen fram till följande.

- Området kring Spånga station och mot Spånga kyrkväg bedöms få begränsad påverkan under byggtiden. Gång- och cykelvägen bedöms kunna hållas öppen under hela byggskedet.
- Utredningen föreslår att den gång och cykelväg som delvis går parallellt längs med järnvägens norra sida norr om Solhöjden hålls öppen under byggtiden. Större delen av gång- och cykelvägen angränsar till den mark Trafikverket avser att ta i anspråk under byggskedet. Endast en kortare sträckning berör gång- och cykelvägen. Där är det möjligt till en kortare omledning av gång- och cykelvägen utan att behöva göra intrång på fastighetsmark.
- Gång- och cykelvägen mellan Solhemsbackarna och Spånga station kommer att behöva stängas under utbyggnaden av Mäljarbanan. Närheten till järnvägen innebär byggtrafik i direkt anslutning till gång- och cykelvägen. En tillfällig sträckning i närheten skulle innebära intrång på privata bostadstomter. Gång- och cykelvägen skulle oavsett behöva stängas under en period då vägens läge justeras. Slutsatsen blir att gång- och cykelvägen bör stängas under byggskedet. Detta är en omfattande avstängning och det är önskvärt att järnvägsutbyggnaden längs med sträckningen prioriteras. Avstängningen kan därmed blir så kortvarig som möjlig.
- Gång- och cykelvägen som löper parallellt på järnvägens västra sida mellan Barkarby och Lunda industriområde behöver stängas helt under byggtiden. Både vid Barkarby och Lunda industri planeras större etableringsområden samt infartsvägar för byggtrafik. Fotgängare och cyklister hänvisas till det lokala gatunätet öster om Barkarby station som därefter ansluter till det befintliga regionala cykelstråk som går i nord-sydlig riktning. För att möjliggöra tillgång till och från busshållplatsen i den nordliga delen av Lunda industriområde på Bergslagsvägen föreslås ett övergångsställe med en refug mellan körbanorna. Detta medför att befintlig hastighetsgräns behöver justeras från dagens 70 km/h till 50 km/h.

- En kortare sträckning längs med järnvägen mellan Lunda industriområde och Spånga station har utretts. Trafikverket är till största del markägare till den mark som skulle behöva tas i anspråk. Ett par mindre intrång på industrifastigheter krävs för att kunna genomföra hela utbyggnaden. Detta bör ske i första hand genom avtal med fastighetsägaren. Frågan hanteras med stöd av detaljplan. En genare sträckning medför ökad attraktionskraft för stråket.
- Under den period som gång- och cykelvägarna är avstängda är det viktigt med tydliga skyltar som informerar trafikanterna om att den väg de hade tänkt använda är avstängd samt alternativ väg. Regelbundna kontroller är nödvändigt för att kontrollera skyltarnas status och vid behov byta ut skyltarna om de skulle vandaliseras.

#### Barnkonsekvenser

I det aktuella planarbetet har utredarna framförallt tittat på barns möjlighet att röra sig inom och/eller emellan stadsdelar. Ur barnens perspektiv bedöms fler planskilda passager över järnvägen innebära en tryggare och säkrare miljö. Idag finns fyra platser där det är möjligt att passera järnvägen, två av dessa är bilvägar. Förslaget möjliggör för ytterligare en passage i form av en tunnel. Trafikverket planerar även att stängsla in delar av sträckan för att förhindra att barn och vuxna genar över spårområdet.

#### Stadsdelsnämndens tidigare ställningstagande

Stadsdelsnämnden tog vid sitt sammanträde den 29 augusti 2013 ställning till remiss om samråd om program för Mäljarbanan. Stadsdelsnämnden ställde sig positiv till en planerad utbyggnad men underströk följande:

- 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 bullerskärmar 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.

## Ärendets beredning

Ärendet har beretts vid strategiska staben.

## Förvaltningens synpunkter

Stadsdelsförvaltningen har tagit del av detaljplanens olika delar och då tittat särskilt på frågor som rör, tillgänglighet, buller, störningar under byggtiden, risk- och säkerhetsfrågor samt barnkonsekvenser.

### *Tillgänglighet*

Det är positivt att de planerade gång- och cykelvägarna kommer att anpassas till rörelsehindrade. Vidare instämmer förvaltningen med stadsbyggnadskontoret om att det vore önskvärt att komma tillrätta med höjdskillnaderna på för parallellgående gång- och cykelbanan på östra sidan av järnvägen, norr om Spånga station. Under byggtiden på tre år kommer dock tillgängligheten att begränsas. Förvaltningen förutsätter därför att vid den fortsatta planeringen i största möjliga mån möjliggöra för att så många som möjligt ska kunna röra sig i området på ett säkert sätt.

### *Buller*

Stadsdelsförvaltningen ser positivt på de förslag som Trafikverket har tagit fram avseende minska ljudnivåerna för de boende och de verksamheter som berörs av en utbyggnad.

### *Risk- och säkerhet*

Stadsdelsförvaltningen ser positivt på de förslag som Trafikverket har tagit fram avseende minska risken för olyckor efter en utbyggnad.

### *Miljökonsekvenser under byggtiden*

I den gång- och cykelutredning som har tagits fram framkommer det att möjligheten att ta sig fram kommer att begränsas under byggtiden. Det är viktigt att stadsdelens medborgare har möjlighet att ta sig fram på ett så säkert sätt som möjligt. Förvaltningen utgår därför att den fortsatta planeringen tar hänsyn till detta så att de berörda områdena så fort som möjligt görs tillgängliga.

Det är även mycket viktigt att det finns tydlig information om alternativa resvägar samt att de tidsplaner som finns följs.

### *Barnkonsekvenser*

Det är mycket positivt att detaljplanen möjliggör för ytterligare en bilfri passage över järnvägen. Det är även bra att Trafikverket kommer att utforma tunneln så att den blir så trygg som möjligt.

Stadsdelsförvaltningen hade dock velat att detaljplanen ytterligare beskrev hur Trafikverket under byggperioden ska säkerställa att barn som rör sig i området kan göra detta på ett säkert sätt. Särskilt då vissa gång- och cykelstråk som barn använder idag kommer att vara avstängda.

**Bilagor**

1. Planbeskrivning, Detaljplan för Mälarbanan, sträckan Spånga till Barkaby, dnr 2013-20055, 2014-05-12
2. Gång- och cykelutredning