

Handläggare
Trafikkontoret
Elenore Bjelke
Trafikplanering
Telefon: 08-508 260 35**Till**
Trafiknämnden
2016-02-04Exploateringsnämnden
2016-02-04**Exploateringskontoret**
Sophie Dahllöf
Projektutveckling
Telefon: 08-508 265 83

Mälarbanan sträckan Spånga-Barkarby. Överenskommelse om passager och finansiering av gång- och cykeltunnel samt ersättning för tillfälligt nyttjande. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner överenskommelse om passager samt ersättning för tillfälligt nyttjande för projekt Mälarbanan, Spånga-Barkarby med Trafikverket enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande och till en investeringsutgift om 23,3 mnkr för trafiknämnden.
2. Trafiknämnden godkänner förslaget till inriktning för gång- och cykeltunnel under Mälarbanan vid Bromsten.
3. Exploateringsnämnden godkänner överenskommelse om passager samt ersättning för tillfälligt nyttjande för projekt Mälarbanan, Spånga-Barkarby med Trafikverket enligt vad som följer av detta tjänsteutlåtande.
4. Trafiknämnden och exploateringsnämnden beslutar var för sig att justera paragrafen omedelbart.

Trafikkontoret
TrafikplaneringFleminggatan 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.seLars Jolérus
Tf. Förvaltningschef
TrafikkontoretHåkan Falk
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Sammanfattning

Mälarbanan är benämningen på den järnvägssträckning som går från Stockholm i riktning mot Västerås. Utbyggnaden av Mälarbanan sker för att utöka kapaciteten på banan samt att minska den störningskänslighet som finns när olika typer av trafik delar spår.

Parallellt med att Trafikverket tar fram järnvägsplan för Mälarbanan tar stadsbyggnadskontoret fram två detaljplaner för utbyggnaden inom Stockholm.

Staden påverkas av Mälarbanans utbyggnad som markägare och ägare av olika trafikanläggningar längs med spåret.

På sträckan Spånga-Barkarby finns det få möjligheter för gång- och cykeltrafikanter att korsa järnvägen på ordnade passager, planskilt eller i plan. I samband med att Mälarbanan byggs ut från två till fyra spår kommer alla passager över järnvägen i plan att tas bort. Gång- och cykelpassagen i höjd med Fristadsvägen i Bromsten kommer därmed att stängas i samband med utbyggnaden. Förslaget innebär att passagen ersätts med en gång- och cykeltunnel där trägen till tunneln ansluter mot Bromstensvägen/Spångavägen i söder och i norr mot Skogsängsvägen/Borghöjdsvägen.

Utgångspunkten i utformningen av gång- och cykeltunneln har varit att skapa en trygg, gen och attraktiv passage. Eftersom tunneln är lång har den utformats för att skapa ljusinsläpp med rundade hörn vid tunnelmynningarna, trappning av ramperna med gradängar samt ljusa färger i tunneln. Gång- och cykeldelen i trägen och i tunneln kommer vara 9 meter bred och tunneln har en fri höjd på 3,1 meter. Gång- och cykeltunneln är 25 meter lång och ramperna är 100 meter långa på södra sidan och 70 meter långa på norra sidan. Bredden på trägen varierar mellan ca 9 meter och 30 meter.

För att reglera genomförandet av utbyggnaden av Mälarbanan och de permanenta lösningarna för stadens anläggningar kommer ett genomförandeavtal att tecknas mellan staden och Trafikverket. Detta kommer att tecknas innan detaljplanen för Mälarbanan mellan Spånga och Barkarby antas. För att klargöra avgörande gränser inför granskning av detaljplanen har staden och Trafikverket beslutat att teckna ett föravtal (se bilaga 1) som reglerar utbyggnaden och finansiering av gång- och cykelpassagen. Staden ställer särskilda krav på utformning, vad gäller drift och trygghet, vilket föranleder att staden delfinansierar gång- och cykeltunneln

till en fast kostnad om 23,3 mnkr. Totalkostnad för gång- och cykeltunneln beräknas enligt Trafikverkets kalkyl (stadens kalkyl för finplanering) till ca 165 mnkr.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoren att trafiknämnden och exploateringsnämnden godkänner överenskommelse om passager samt förslag till delfinansiering.

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.

Parallellt med att Trafikverket tar fram järnvägsplan för Mälarbanan tar stadsbyggnadskontoret fram två detaljplaner för utbyggnaden inom Stockholm. Detaljplanernas områden motsvarar Trafikverkets områden för järnvägsplaner inom detaljplanelagt område. Den första detaljplanen består av sträckan Spånga till Barkarby (etapp 1) och den andra detaljplanen består av sträckan Duvbo till Spånga (etapp 2).



Bild 1. Karta över aktuell bansträckning i Stockholms stad. Etapp 1 markerat med blått streck och etapp 2 med rött streck.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av trafikkontoret och exploateringskontoret gemensamt.

Ärendet

Staden påverkas av Mäljarbanans utbyggnad som markägare och ägare av olika trafikanläggningar längs med spåret.

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.

Gång- och cykeltunnel vid Bromsten



Bild 2. Läge för ny gång- och cykeltunnel vid Bromsten.

På sträckan Spånga-Barkarby finns det få möjligheter för gång- och cykeltrafikanter att korsa järnvägen på ordnade passager, planskilt eller i plan. I samband med att Mäljarbanan byggs ut från två till fyra spår kommer alla passager över järnvägen i plan att tas bort. Det är viktigt att de nya passagera 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 sträckan Spånga-Barkarby berörs gång- och cykelpassagen i höjd med Fristadsvägen i Bromsten. Som ersättning för plankorsningen har tillgänglighetsanpassade tunnel- och broalternativ studerats. Ett tillgänglighetsanpassat broalternativ bedömdes i ett tidigt skede medföra alltför omfattande ingrepp i närliggande miljö med långa ramper, varför man inom detaljplanearbetet för Mäljarbanan har arbetat vidare med en tillgänglighetsanpassad tunnelloösning i höjd med Borghöjdsvägens förlängning. Förslaget är att passagen ersätts med en gång- och cykeltunnel där trägen till tunneln ansluter mot Bromstensvägen/Spångavägen i söder och i norr mot Skogsängsvägen/Borghöjdsvägen. Gång- och cykeltunneln kan vid behov i framtiden kombineras med en gångbro vid läget för dagens passage över spåren i höjd med Fristadsvägen. Staden bedömer dock att det är av största vikt att gång- och cykeltunneln byggs som ersättning för den förlorade kopplingen vid Fristadsvägen.

Utgångspunkten i utformningen av gång- och cykeltunneln har varit att skapa en trygg, gen och attraktiv passage. Eftersom tunneln är lång har den utformats för att skapa ljusinsläpp med rundade hörn vid tunnelmynningarna, trappning av ramperna med gradänger samt ljusa färger i tunneln. Gång- och cykeltunneln kommer vara tillgänglig för personer med funktionsnedsättning med en ramplutning i trågen på maximalt 5 %. Gång- och cykeldelen i trågen och i tunneln kommer vara 9 meter bred och tunneln har en fri höjd på 3,1 meter. Trågen utformas med gradänger där sittytor kombineras med planteringsytor i en betongkonstruktion med stembeklädnad. Utmed stödmuren planteras klängväxter. Vid tunnelmynningen på södra sidan kommer det finnas en trappa som leder upp mot planerad bebyggelse. Gång- och cykeltunneln är 25 meter lång och ramperna är 100 meter långa på södra sidan och 70 meter långa på norra sidan. Bredden på trågen varierar mellan ca 9 meter och 30 meter. Gång- och cykeldelen i tunnel och tråg är ca 9 meter bred.



Bild 3. Illustration över ny gång- och cykeltunnel under Mälärbanan.

Enligt överenskommelse med Trafikverket (se bilaga 1) har staden i framtiden möjlighet att anlägga en ny gångbro vid den nuvarande passagens läge. Gångbron kommer i så fall inte att vara tillgänglighetsanpassad för personer med funktionsnedsättning, utan kommer endast ha anslutningar med trapplösningar. Beslut om denna investering fattas vid behov och gångbron kommer då att utgöra ett komplement för en gen koppling från befintlig planpassage till skolor och idrottsplats norr om spåren.

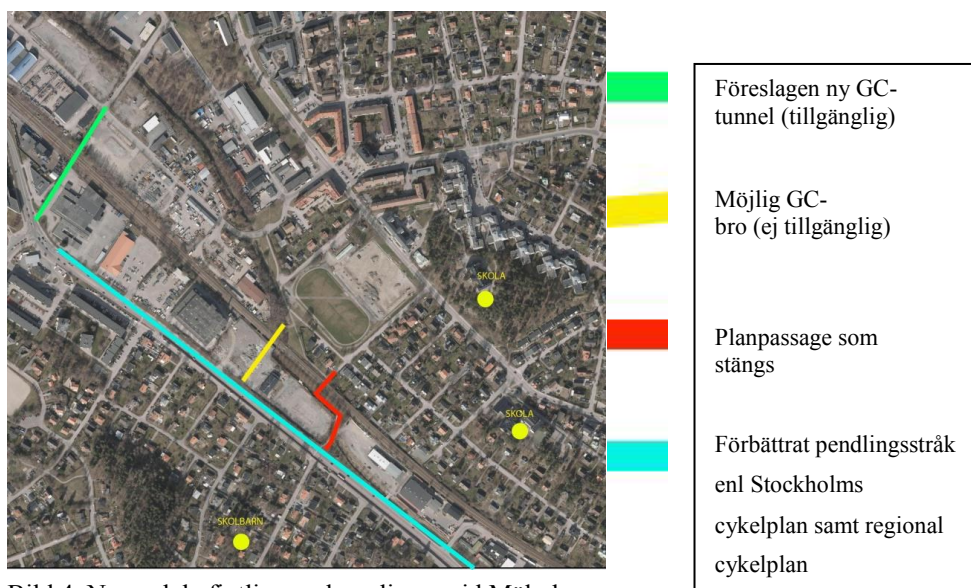


Bild 4. Nya och befintliga gc-kopplingar vid Mälardalen.

Avtal mellan staden och Trafikverket

För att reglera genomförandet av utbyggnaden av Mälardalen och de permanenta lösningarna för stadens anläggningar kommer ett genomförandeval av tecknas mellan staden och trafikverket. Detta kommer att tecknas innan detaljplanen för Mälardalen mellan Spånga och Barkarby antas. För att klargöra avgörande gränser inför granskning av detaljplanen har staden och Trafikverket beslutat att teckna ett föravtal, Överenskommelse om passager samt ersättning för tillfälligt nyttjande för projekt Mälardalen, (se bilaga 1) som reglerar utbyggnaden och finansiering av gång- och cykelpassagen. Staden ställer särskilda krav på utformning, vad gäller drift och trygghet, vilket föranleder att staden delfinansierar gång- och cykeltunneln. Delfinansieringen omfattar posterna kring utökad yta i trågen för gradängerna, finplanering med bl.a. växtlighet och materialval samt utformning av gradängerna som sittor och möjlighet till plantering.

För att föravtalet ska bli giltigt krävs att trafiknämnden och exploateringsnämnden godkänner det. Staden ska ersätta Trafikverket för de utgifter som är förknippade med de särskilda krav som staden har ställt på utformning, vad gäller drift och trygghet, till en fast kostnad om 23,3 mkr. Avstämning och betalning av beloppet på genomförda arbeten ska ske enligt betalningsplan. Totalkostnad för gång- och cykeltunneln beräknas enligt Trafikverkets kalkyl (stadens kalkyl för finplanering) till ca 165 mkr.

Tidplan

Detaljplanen för Mäljarbanans utbyggnad Spånga - Barkarby planeras att ställas ut för granskning våren 2016 och detaljplanen för utbyggnaden längs sträckan Duvbo till Spånga planeras att gå ut på samråd senare under 2016.

Nästa beslutstillfälle för nämnderna är när genomförandeavtal ska tecknas med Trafikverket för utbyggnaden och ersättningar av stadens trafikanläggningar i samband med antagande av detaljplanen för Spånga till Barkarby.

Ekonomi

Trafikverkets kalkyl (stadens kalkyl för finplanering) för gång- och cykeltunneln beräknas till totalt ca 165 mnkr. Enligt avtalet ska staden ersätta Trafikverket för de utgifter som är förknippade med de särskilda krav som staden har ställt på utformning, vad gäller drift och trygghet, till en fast kostnad om 23,3 mnkr enligt bifogat avtal. Därutöver tillkommer kostnader för kontorets personal för deltagande i planering av projektet.

I verksamhetsplanen för 2016 har projektet inte inrymts inom trafiknämndens investeringsplan, utan redovisas som ett prioriterat projekt utanför ram. Finansiering av projektet kommer att prövas i samband med underlag till budget för 2017-2019. Trafikkontoret bedömer dock att projektet kan inrymmas inom ram, när förutsättningarna i avtalet har klarlagts, preliminärt med finansiering under åren 2018-2021.

Projektet beräknas preliminärt medföra ökade kostnader för avskrivningar och intern ränta om cirka 1,3 mnkr från och med år 2022 för trafiknämndens del. Beräkningen baseras på en antagen avskrivningstid om 30 år och intern ränta om 1,75 procent. Kapitalkostnaderna minskar därefter med gjorda avskrivningar.

Exploateringsnämndens utgifter består i huvudsak av personalkostnader och konsultarvoden. Inriktningsbeslut för exploateringskontorets utgifter inom hela Mäljarbananprojektet understiger 10 mnkr och kommer att fattas på delegation inom kontoret. Projektet är ett minusprojekt för exploateringsnämnden.

Trafikkontorets och exploateringskontorets förslag

Järnvägen utgör redan idag en stor barriär genom Spånga och kommer i samband med utbyggnaden att förstärkas. För att motverka detta samt ersätta en befintlig koppling med en trygg och

gen koppling som sammanbinder de olika delarna av Spånga är det viktigt att den föreslagna gång- och cykelkopplingen kommer till stånd.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoren att trafiknämnden och exploateringsnämnden godkänner överenskommelse om passager samt ersättning för tillfälligt nyttjande samt att trafiknämnden godkänner förslag till delfinansiering av gång- och cykeltunnel.

Slut

Bilagor

1. Överenskommelse om passager samt ersättning för tillfälligt nyttjande för projekt Mälarbanan