

Utlåtande 2017:119 RII (Dnr 120-567/2017)

Detaljplan för Mälarbanan, sträckan Spånga till Barkarby, del av fastigheten Norrmalm 5:1 m.fl. i stadsdelarna Bromsten, Lunda, Solhem, Sundby och Tensta, Dp 2013-20055-54

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för Mälarbanan, sträckan Spånga till Barkarby, del av fastigheten Norrmalm 5:1 m.fl. i stadsdelarna Bromsten, Lunda, Solhem, Sundby och Tensta, DP 2013-20055-54, antas.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Ärendet

Belastningen på Mälarregionens järnvägsnät för pendel-, regional-, fjärr- och godstågstrafik är idag hög och banans kapacitet är maximalt utnyttjad.

Trafikverket ska därför bygga ut kapaciteten på Mälarbanan, från två till fyra spår på sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll. Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnad av Mälarbanan inom delsträckan Spånga till Barkarby.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Stockholmsregionen växer i rekordfart och behovet av hållbara transportlösningar är stort. Mälarbanan har idag nått sitt kapacitetstak och en utbyggnad av Mälarbanan är nödvändig för Stockholmsregionen och hela Mälardalen. Det är därför glädjande att vi nu kan anta detaljplanen för sträckan mellan Spånga och Barkaby.

Bilagor

1. Plankarta del 1
2. Plankarta del 2
3. Planbeskrivning
4. Granskningsutlåtande
5. Samrådsredogörelse
6. Programsamrådsredogörelse
7. Miljökonsekvensbeskrivning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för Mälarbanan, sträckan Spånga till Barkarby, del av fastigheten Norrmalm 5:1 m.fl. i stadsdelarna Bromsten, Lunda, Solhem, Sundby och Tensta, DP 2013-20055-54, antas.

Stockholm den 3 maj 2017

På kommunstyrelsens vägnar:
KARIN WANNGÅRD

Roger Mogert

Ulrika Gunnarsson

Remissammanställning

Ärendet

Belastningen på Mälardalens järnvägsnät för pendel-, regional-, fjärr- och godstågstrafik är idag hög och banans kapacitet är maximalt utnyttjad. Trafikverket ska därför bygga ut kapaciteten på Mälardalensbanan, från två till fyra spår på sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll. Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnad av Mälardalensbanan inom delsträckan Spånga till Barkarby.

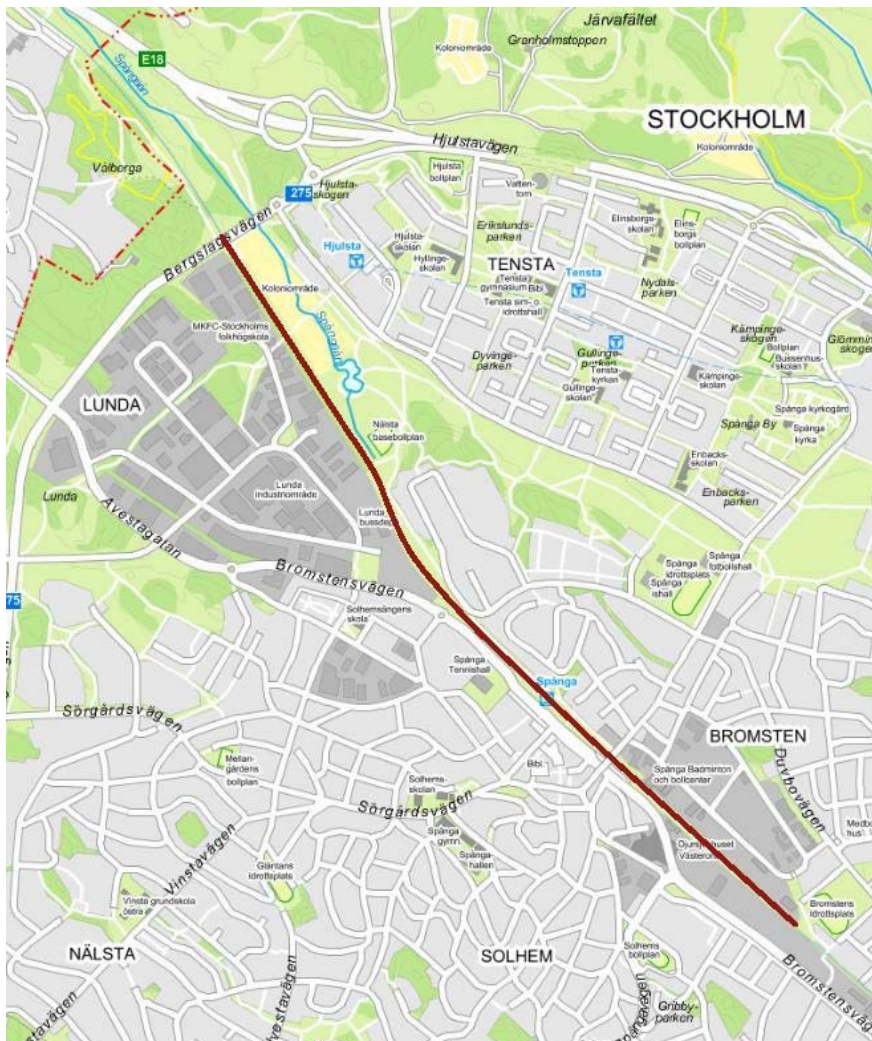
Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 mars 2017 att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 februari 2017 har i huvudsak följande lydelse.



Planområdet följer Mälärlinjen, markerat med rött.

Syfte

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utbyggnad av Mälärlinjen inom sträckan Spånga till Barkarby (Järfälla kommun). Detaljplanen omfattar den ena av två delsträckor inom Stockholms stads gränser.

Bakgrund

Genom hela planområdet ska en utbyggnad möjliggöras med ytterligare två spår längs Mälärlinjen. Efter utbyggnad kommer hela sträckningen att ha fyra spår, två för pendeltåg och två för regional-, gods- och fjärrtåg. Utbyggnaden ska öka kapaciteten för både pendeltåg och regionaltåg. Utförligare beskrivning av mål och syfte, samt

projektets övriga förutsättningar finns i den järnvägsutredning som Trafikverket upprättat i oktober 2008 samt i den järnvägsplan som upprättats parallellt med detaljplanen.

Planområdets läge och omfattning

Planområdet omfattar ett område om drygt 13 hektar. Det sträcker sig längs järnvägen från Bällstaåns kulvert invid Fristadsvägen i söder fram till Bergslagsvägen i norr. Planområdet har delvis anpassats till gräns för gällande detaljplaner.

Markägoförhållanden

Planområdet berör i huvudsak trafikfastigheten Norrmalm 5:1 som ägs av Trafikverket. Huvuddelen av mark för utökat järnvägsområde ägs av kommunen. En mindre del kvartersmark berörs. Inom planområdet finns även områden upplåtna med ledningsrätt.



Mälmarbanan byggs ut på sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll. Utbyggnaden berör kommunerna Solna, Sundbyberg, Stockholm och Järfälla. Bild: Trafikverket.

Tidigare ställningstaganden

Regionplan

Utbyggnaden av Mälmarbanan ingår i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2010. I RUFS anges att utbyggnad av Mälmarbanan förbättrar förutsättningarna för en tätare, snabbare och pålitligare arbetspendling med tåg mellan flera städer och orter i östra Mellansverige.

Översiktsplan

I översiktsplanen anges att en utbyggnad av Mälmarbanan med ytterligare spår kan bli nödvändig. Staden ska verka för en framtida utbyggnad av kollektivtrafiken som stödjer fortsatt integration i Stockholm-Mälmarregionen. Genomförandet av Citybanan och Mälmarbanan bedöms vara de enskilt viktigaste projekten för att förbättra regionens

kollektivtrafik.

I översiktsplanen pekas fyra stadsutvecklingsstrategier ut; fortsatt att stärka centrala Stockholm, satsa på attraktiva tyngdpunkter, koppla samman stadens delar och främja en levande stadsmiljö i hela staden. Spånga är utpekad som en så kallad tyngdpunkt. Det innebär bland annat att målsättningen är att Spångas bebyggelsestruktur ska förtätas med bostäder, verksamheter, service och handel samt att tillgängligheten till parker och grönområden förbättras. Spånga bör också integreras bättre med omgivande stadsdelar och kopplas samman med andra tyngdpunkter. Sambanden med Rinkeby/Tensta och Vällingby ska förbättras och utvecklas.

Riksintressen

Mälarbanan är en kommunikationsled klassad som riksintresse. Dess funktion är av intresse för en väsentligt större grupp än kommunens invånare. Utbyggnaden av Mälarbanan ingår i riksintresset. Även projektet E4 Förbifart Stockholm, som tangerar planområdet, är klassat som riksintresse.



Karta över berörda stadsdelar inom Stockholms stad, aktuell bansträcka i blått.

Program

Planärendet inleddes med ett programarbete (Dnr 2011-20093) för den del av Mälarbanan som berör Stockholms stad. Programmet redovisar planeringsförutsättningar och planeringsinriktningar och ligger till grund för både

aktuell detaljplan för sträckan Spånga till Sundbyberg samt detaljplan för sträckan Sundbyberg till Spånga (Dnr 2013-20059).

Gällande detaljplan

Inom aktuellt planområde berörs ett antal gällande detaljplaner som i huvudsak anger järnvägstrafiksområde. Därutöver berörs områden betecknade gata och parkmark på allmän platsmark samt en mindre del industri, handel och kontor på kvartersmark. Sträckan mellan Bergslagsvägen och Järfälla kommun är ej planlagd. Följande stadsplaner/detaljplaner gäller inom planområdet: Pl 7520, Pl 8330, Pl 7455A, 7066, 7311, 7520, 6773, 6618A, 6945, 6486, 5105, 7848, 1999-08897, 1997-01424, 2003-15792A (genomförandetid t.o.m. 2020-11-23) samt 2009-20807 (genomförandetid t.o.m. 2020-09-16).

Planförslaget

Detaljplanen möjliggör utbyggnad av två nya spår. De nya spåren byggs i huvudsak ut på ömse sidor om befintliga två spår. Från Spånga station förbi Solhemsbackarna sker en kurvrätning på en sträcka om cirka 600 meter. Ny stödmur byggs mellan spårområdet och Solhemsbackarna. En bullerdämpande skärm byggs ovanpå stödmuren. Skärmar, stängsel och staket kommer att avgränsa järnvägen längs hela sträckan. Trafikverkets järnvägsplan reglerar utformningen av järnvägsanläggningen. Ett gestaltungsprogram ger riktlinjer för hur järnvägsområdet med byggnader och anläggningar kan gestaltas.



Övergripande plan för Spånga station/Solhöjden/Solhemsbackarna, Trafikverket.

Spånga station

Spånga station förändras i liten grad eftersom utbyggnaden i stort anpassas till befintlig plattform. Gestaltungs målen för Spånga station är att tillföra mer stadskänsla till

området. Det kan uppnås genom omsorg om detaljerna i konstruktioner som medför visuell påverkan på stationsmiljön, exempelvis stödmurar, räcken, staket, stängsel och bullerskyddsskärmar. Detaljplanen har avgränsats så att den ska medge utveckling av bussterminalen vid Spånga station.

Förlängning av plattformen norrut vid Spånga station gör det möjligt att i framtiden bygga ny passage över eller under spårområdet med anslutning till plattformen.

Utredning av

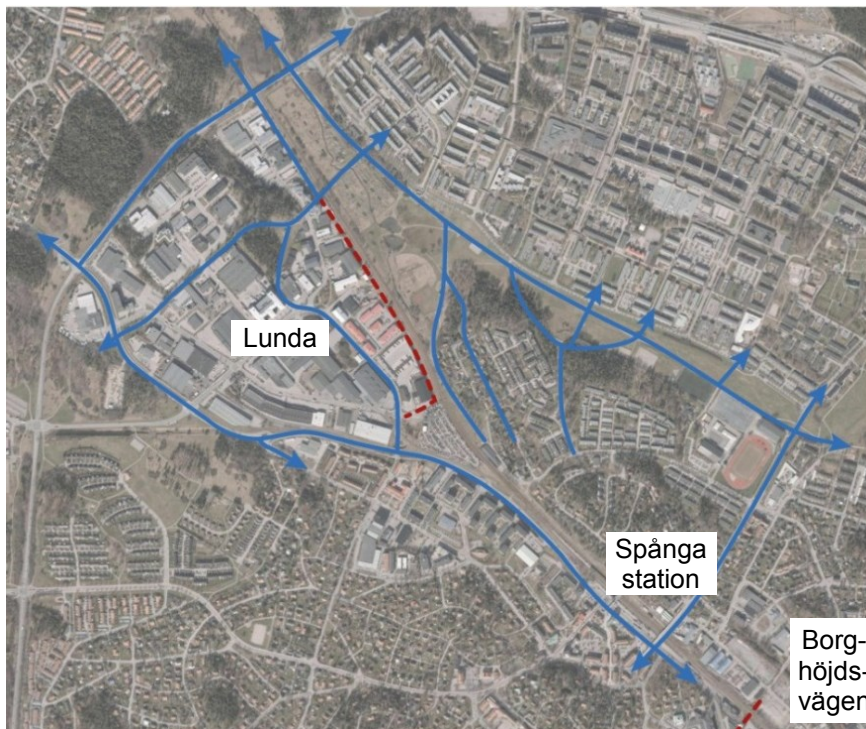
ny nordlig stationsentré mot Lunda verksamhetsområde visar dock att resenärsunderlaget för en ny entré idag är otillräckligt.

Lunda industrispår

Ett industrispår ansluter från Mälarbanan till Lunda verksamhetsområde. Idag nås spåret via befintligt sidospår på Spånga station. Efter Mälarbanans utbyggnad omvandlas sidospåret till ett huvudspår som kommer att trafikeras av fjärr- och regionaltåg. Detaljplanen möjliggör att ett femte spår kan byggas längs stationsområdet och anslutas till Lundaspåret. Ett sådant spår medger hållbara transporter till Lunda som i översiktsplanen pekas ut som ett verksamhetsområde av betydelse för Stockholms fortsatta utveckling.

Gång- och cykeltrafik

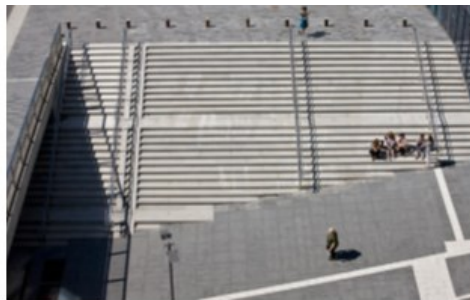
Gång- och cykelvägar längs med Mälarbanan ligger idag inom Trafikverkets fastighet. Genom detaljplanen överförs dessa till allmän plats. När Mälarbanans kurva norr om Spånga rätas ut skapas utrymme för att förlänga gång- och cykelvägen en kilometer söderut mot Spånga station, se illustration nedan.



Befintligt gång- och cykelvägnät (blå linjer) kompletteras med en ny gång- och cykelväg längs Mälarbanan vid Lunda och en passage under spårområdet vid Borghöjdsvägen (röda, streckade linjer).

Passager för gång och cykel

Detaljplanen bekräftar befintliga gång- och cykelpassager vid Spånga station och Lunda gångbro samt de separata gång- och cykelstråken längs Bergslagsvägen och Spånga kyrkväg. Därutöver möjliggörs en ny passage i tunnel i Borghöjdsvägens förlängning. Tunneln, med plats för dubbelriktad cykeltrafik och gångbana, blir en viktig koppling till den planerade Bromstensstaden. Befintlig plankorsning vid Fristadsvägen kommer att stängas i och med spårutbyggnaden. Den nya tunneln blir den huvudsakliga ersättningen för plankorsningen. Utöver tunneln möjliggörs också en gångbro något söderut, vid kvarteret Ferdinand i höjd med Bällstaån.



Gång- och cykeltunneln utformas för tillgänglighet och trygghet: maximal lutning 5 %, bredd 9 meter, takhöjd 3,1 meter och ljusa väggar. Vidgade mynningar med rundade hörn ger överblick och släpper in dagsljus. Trappning vid mynningarna kan användas som vilplan. Till vänster visas föreslagen utformning. Till höger referensbilder som visar trappning samt stationstunnel vid Umeå Central.

Planförslagets konsekvenser

Stadsbyggnadskontoret bedömde att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan, som åsyftas i plan- och bygglagen (2010:900) 4 kap 34 § eller miljöbalken 6 kap 11 §, att en miljöbedömning behövde göras. De miljöaspekter som bedömdes ge en risk för betydande miljöpåverkan var buller och vibrationer, risk och säkerhet, elektromagnetiska fält samt Bällstaån (miljö kvalitetsnormer för vatten/dagvatten). En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram för detaljplanen. En MKB har också tagits fram för järnvägsplanen för motsvarande sträcka.

Sammanvägd bedömning

Förslaget innebär att järnvägsområdet breddas och spårutbyggnaden medför att trafikmängden och hastigheten för tågen som trafikerar Mälarbanan kan ökas. Åtgärder som Trafikverket ska vidta för att minska störningar och negativ miljöpåverkan till följd av spårutbyggnaden beskrivs i järnvägsplanen med tillhörande MKB. Kontorets bedömning är att åtgärderna är tillräckliga för att omhänderta de negativa konsekvenser som utbyggnaden innebär.

Natur- och kulturmiljövärden

Förutsättningarna att följa fastställda miljökvalitetsnormer för Bällstaån påverkas inte. Utbyggnaden har en viss negativ påverkan på åns morfologiska tillstånd men förändringen bedöms inte försämra statusen för denna kvalitetsfaktor. Den aktuella bansträckan går framförallt genom stadsbebyggelse utan höga natur- och kulturmiljövärden. När järnvägen flyttas i sidled vid Solhemsbackarna minskas parken mellan spår och bostäder vilket påverkar stadsbilden negativt. Trafikverket ska ersätta trädridån som idag finns mellan Hjulsta grönområde och Mälarbanan med motsvarande parkmiljö.

Buller och vibrationer

Ökad trafikmängd och hastighet för tågen, i kombination med att spårområdet hamnar närmare en del byggnader, ökar risken för att personer upplever sig störda av buller utmed spåren. För bostäder och verksamheter som exponeras för bullernivåer över riktvärden vidtar Trafikverket bullerreducerande åtgärder. Cirka trettiofem markbostäder och tio flerbostadshus får upp till fem decibel högre ekvivalenta ljudnivåer utan att riktvärden överskrids och att åtgärder vidtas. De personer som arbetar eller bor i dessa byggnader kommer därmed att exponeras för högre bullernivåer än idag.

Minskat avstånd mellan spår och byggnader ökar risken för högre vibrationsnivåer. Den nya banvallen kommer därför att konstrueras så att riktvärden för skadedrivande vibrationer för byggnader och stomljud inte överskrids.

Risk och säkerhet

Ökad tågtrafik innebär ökad risk för olycka med farligt gods eller urspårande tåg. För att nå måttlig konsekvens vad gäller risk och säkerhet ska Trafikverket genomföra riskreducerande åtgärder för fastigheter längs med spårområdet. Vid val av åtgärd har hänsyn tagits till typ av verksamhet, topografiska förutsättningar och byggnaders utformning samt placering.

Elektromagnetiska fält

Trots att avståndet mellan spårområde och befintliga byggnader är relativt litet innebär utbyggnaden att endast två byggnader (metallåtervinningen i kvarteret Ferdinand och

Spånga stationshus) hamnar inom område där årsmedelvärdet för elektromagnetiska fält, enligt Socialstyrelsens med flera myndigheters försiktighetsprincip, överskrids. Styrkan på magnetfält ökar till följd av ökad tågtrafik, dock utan att överskrida referensvärdet för akut exponering.

Planprocess

Detaljplaneförslaget är upprättat med normalt planförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900) i dess lydelse före den 1 januari 2015.

Programsamråd

Programmet sändes ut på samråd under perioden 2013-06-18 till 2013-09-19. Under samrådet inkom 39 yttranden. Flertalet remissinstanser var positiva till programförslaget men framförde synpunkter i sak, framför allt vad gäller ökat buller och önskan om fortsatt samarbete. Länsstyrelsen ansåg att programmet gav en mycket bra översiktlig beskrivning av berörda områden och att det pekade på de viktigare miljöfrågor som behöver studeras mer ingående i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen lyfte frågor kring riskhänsyn, förorenad mark samt vattenfrågor. De flesta sakägare och övriga boende som framförde synpunkter önskade att miljö- och hälsokonsekvenser utreds noggrannare och att tillräckliga bulleråtgärder vidtas. Många var även kritiska till hur samrådsprocessen hade gått till. Stadsbyggnadsnämnden fattade 2013-11-14, § 20, beslut att godkänna redovisningen av programsamråd och gav kontoret i uppdrag att upprätta förslag till detaljplan. I enlighet med stadsbyggnadsnämndens anförande har möjligheter för en ny stationsentré mot Lunda verksamhetsområde utretts. Utredningen visar att resenärsunderlaget för en ny nordlig entré till Spånga station idag är otillräckligt.

Samråd

Planförslaget sändes ut på samråd 2014-05-20 till 2014-08-10. Under samrådet inkom 34 yttranden. Flertalet remissinstanser var positiva till planförslaget men framförde synpunkter i sak, framför allt vad gäller Spånga station samt risk- och kulturmiljöfrågor. Närboende och sakägare befarade ökade olägenheter i form av buller och vibrationer. Stadsbyggnadsnämnden fattade 2014-11-20, § 18, beslut att godkänna redovisningen av plansamråd och gav kontoret i uppdrag att ställa ut förslaget i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.

Granskning

Planförslaget ställdes ut för granskning 2016-04-20 till 2016-05-18. Under granskningen inkom 26 yttranden. Flertalet remissinstanser var positiva till planförslaget men framförde synpunkter i sak vad gäller miljökvalitetsnormer för vatten, Spånga bussterminal och kulturmiljöfrågor. Sakägare befarade ökade olägenheter i form av buller och ifrågasätter bullerfrågans hantering i detaljplanen samt handläggningen av ärendet. Några sakägare påpekade behovet av fler övergångar över

spåren. För fyra platser framfördes kritik mot plangränsen och föreslagna intrång.

Revidering efter granskning

Efter granskning har planförslaget reviderats. Kontoret bedömer att ändringarna inte är av sådan väsentlig grad att en ny granskning krävs.

Planbeskrivningens och miljökonsekvensbeskrivningens texter om översvämning och erosion samt miljökvalitetsnormer för vatten har utvecklats med avseende på Bällstaån. Planområdet har minskats väster om Spånga station. För ett markområde vid Lunda verksamhetsområde har användning T1 (Järnvägstrafik) lagts till användningarna K (Kontor) och J1 (Icke störande industri). Ett u-område för ledningsrätt utgår för fastigheten Domnarvet 35. Plangränsen har justerats vid fastigheten Ferdinand 9. För område med bestämmelse a1 (GC-VÄG i plankarta del 2) har genomförandetiden förlängts till 15 år efter det att planen har vunnit laga kraft. Planbeskrivningens genomförandedel har uppdaterats med ovanstående vad gäller skrivning om intrång, intrångskarta och genomförandetid.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Mälarbanan är utpekad som ett riksintresse och så är även utbyggnaden av järnvägen. Utbyggnaden är viktig för stadens och regionens järnvägstrafik.

Remissinstanserna tillstyrker förslaget och framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller miljökvalitetsnormer för vatten, Spånga bussterminal och kulturmiljöfrågor. De sakägare som yttrat sig framför oro och kritik beträffande framför allt bullret från järnvägen, föreslagna bullerdämpande åtgärder samt handläggningen av ärendet. Vidare framför några sakägare kritik beträffande plangräns och intrång. Kontoret bedömer att inkomna synpunkter från sakägare i stort sett kommit in redan under samrådet och att synpunkterna hanterats i granskningsförslaget. Kontorets bedömning är att järnvägsplanen för samma sträcka innehåller en tillräcklig reglering av de skyddsåtgärder som behövs. Inkomna synpunkter föranleder endast revidering av förslaget. Revideringarna har samrått med berörda parter.