

PM 2017:254 RVII (Dnr 123-1541/2017)

Anmälan om svar på remiss av revidering av järnvägsplan Mäljarbanan, sträckan Duvbo-Spånga

Remiss från Trafikverket

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Anmälan av svar på remissen godkänns.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Trafikverket har upprättat ett förslag till järnvägsplan för utbyggnaden av Mäljarbanan från två till fyra spår på delen Duvbo-Spånga. Sträckan ligger i Stockholms och Sundbybergs kommun. Järnvägsplanen ska möjliggöra en utbyggnad från två till fyra spår. Utbyggnaden är en del i en större utbyggnad på sträckan Tomtebodavallen – Kallhäll. Järnvägsplanen ska i detalj redovisa utformning och dragning samt konsekvenser av de nya spåren med tillhörande anläggningar. Trafikverket har remitterat järnvägsplanen till staden för yttrande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Spånga-Tensta stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret och övriga förvaltningar har valt att svara med ett gemensamt kontorsyttrande. På grund av kort remisstid har staden svarat med det gemensamma kontorsyttrandet.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontorets och Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning är positiva till projektet och har lämnat synpunkter vid tidigare remiss som kvarstår samt framför ytterligare synpunkter.

Mina synpunkter

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan av svar på remissen godkänns.

Stockholm den 16 november 2017

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Trafikverket har upprättat ett förslag till järnvägsplan för utbyggnaden av Mälarbanan från två till fyra spår på delen Duvbo-Spånga. Sträckan ligger i Stockholms och Sundbybergs kommun. Järnvägsplanen ska möjliggöra en utbyggnad från två till fyra spår. Utbyggnaden är en del i en större utbyggnad på sträckan Tomtebodavägen – Kallhäll. Järnvägsplanen ska i detalj redovisa utformning och dragning samt konsekvenser av de nya spåren med tillhörande anläggningar.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Spånga-Tensta stadsdelsnämnd. Stadsledningskontoret och övriga förvaltningar har valt att svara med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets och Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings gemensamma kontorsyttrande daterat den 7 november 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Staden svarade på granskningsförslag på järnvägsplan för Mälarbanans utbyggnad rörande sträckan Duvbo-Spånga under 2016 (Dnr 123-1755/2016). De synpunkter som framfördes i detta remissyttrande kvarstår och ska tas i beaktande vid vidare arbete med järnvägsplanen. Utöver tidigare inlämnade synpunkter har staden följande att framföra.

Övergripande synpunkter

Mälarbanan utgör idag en barriär i landskapet vilken riskerar att förstärkas i samband med utbyggnaden. På sträckan Duvbo-Spånga finns det få möjligheter för gång- och cykeltrafikanter att korsa över eller under järnvägen och bristen på passager ökar risken för att spåren korsas på platser utan ordnade förbindelsevägar, vilket innebär minskad trafiksäkerhet.

Det blir därför viktigt att de nya passagera över alternativt 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 så vis kan upplevelsen av barriäreffekten bli mindre.

Påverkan på stadens mark och anläggningar

Stadens mark och pågående exploateringsprojekt

Js4 servitut för väg

Området norr om Mälarbanan invid Sundbybergskopplet inom fastigheterna Bromsten 9:1 och 9:2 planeras att på sikt utvecklas, när Mälarbanan och Tvärbanan är utbyggda. Kontoren kan inte idag fastställa lokaliseringen på servitut för väg till teknikbyggnaden. Det behöver

därför tydligt framgå i järnvägsplanen (plan-bestämmelserna) att servitutet inte är lokaliserat.

Området norr om järnvägen väster om Bromstensvägen har i det reviderade materialet utökats med Js4 över stadens befintliga gång- och cykelväg. Detta kan inte accepteras och måste revideras så att gång- och cykelvägen inte ingår i området i järnvägsplanen med beteckning Js4.

Arbetsområden T1 & T2 inom Bromsten 9:2

Arbetsområdena är till delar samma som SL avser använda för utbyggnaden av Tvärbanan samt inom området som staden avser att upplåta åt Vasakronan (ägare av Bromsten 9:1) för transportväg.

T1-området söder om spåret, Bällsta 1:9 m.fl.

Tvärbanans planerade dragning ligger inom T1-området. Kontoren vill tydliggöra att det inte kommer att vara möjligt för Trafikverket att ensamt nyttja området under utbyggnaden av Mäljarbanan.

I berört område finns en befintlig gång- och cykelkoppling mellan Solvallaområdet och Annedal via en passage under Ulvsundavägen, som måste kunna nyttjas under byggtiden. Området berörs även av utbyggnaden av en ny planerad gång- och cykeltunnel till Annedal i den norra änden av den planerade tvärbanehallplatsen, samt gränsar till kommande detaljplan för Södra Solvallastaden. Under utbyggnaden av detta område kommer Travbanevägen, som T1- området ansluter till, att byggas om och få en ändrad dragning och en ny sektion.

PM Ändringar

På sid 4, punkt 5 står det att läsa ”ej påverkar fastigheten”. En korrekt beskrivning är istället ”ej påverkar *användningen* av fastigheten”, vilket kontoren anser behöver korrigeras.

Tidsbegränsning

Tidsbegränsningen behöver specificeras mer detaljerat för de områden som föreslås för tillfälliga nyttjanden för att kunna bedöma genomförbarheten. Alla områden berörs i olika utsträckning av andra projekt som påverkar de tillfälliga områdena. Under vissa tidsperioder kommer dessa områden inte att kunna nyttjas fullt ut av Trafikverket utan samordning behöver ske med projekteten Tvärbanan, Solvallastaden, GC-tunnel Annedal samt med Vasakronan och Travsällskapets befintliga verksamhet.

Kontoren önskar även ett förtydligande kring vad som avses med slutbesiktning, då detta begrepp kopplas till sluttiden för de tillfälliga nyttjandena. Kontoren förutsätter att med detta avses slutbesiktning för utbyggnaden av den etapp som avser nu aktuell järnvägsplan för Mäljarbanan (sträckan Duvbo-Spånga) och inte kommande etapper.

Stadens anläggningar

Staden har en rad viktiga anläggningar såsom gång- och cykelvägar, gator och broar som påverkas av utbyggnaden av Mäljarbanan. Kontorens utgångspunkt är att funktionen av stadens anläggningar tillfälligt och permanent ska ersättas av Trafikverket. Trafikverket ska fullt ut bära ersättningarna ekonomiskt.

Staden och Trafikverket för förhandlingar kring hur dessa anläggningar skall ersättas och därmed säkerställas under och efter utbyggnaden. Ett genomförandeavtal kommer efter förhandlingarna att tecknas mellan staden och Trafikverket för att reglera genom-förandet av utbyggnaden samt de permanenta lösningarna för stadens anläggningar.

Sulkyvägen

Sulkyvägen kommer av Trafikverket ersättas med en planskild passage. Dialog förs mellan staden, Stockholms travsällskap, Vasakronan och Trafikverket gällande passagens läge och utformning. Kontoren anser att det är viktigt med en helhetslösning där alla funktioner tas omhand. Där stadens anläggningar påverkas av Sulkyvägens ombyggnad ska de ingå i

Trafikverkets projekt Mälarbanan och ersättas permanent av Trafikverket.

Kontoren anser att gång- och cykelförbindelsen som idag korsar Mälarbanan och vidare under Ulvsundavägen planskilt i tunnel fortsatt ska ha en gen sträckning mot Rissne i form av en bro över järnvägen och anslutning till befintlig gång- och cykeltunnel under Ulvsundavägen.

Trafiksäkerhets- och framkomlighetsaspekterna för gång- och cykeltrafikanter längs Sulkyvägen behöver särskilt beaktas i och med föreslaget arbets- och etableringsområde. Sulkyvägen och dess koppling över järnvägen får inte stängas av innan en ersättning finns på plats som tar om hand samtliga funktioner som nyttjar den idag.

Stödmurar och plank

Kontoren anser att betydligt större omsorg och arkitektonisk kvalitet kring stängsel och bullerskyddsskärmar läggs i reviderad program-handling och projekteringsskedet. En av gestaltningens två mål enligt gestaltningsprogrammet är att ”skapa mervärden kring järnvägens närmiljö” och ”välutformade avgränsningar mot omgivningen” lyfts som det främsta medlet.

Kontoren är positiva till att bullerskärmen Söder om spåren (norr om Annedal), enligt de reviderade handlingarna, inte kommer flyttas.

Som svar på remissen ”Revidering av järnvägsplan Mälarbanan, sträckan Duvbo-Spånga, augusti 2017” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, stadsbyggnads-kontorets, miljöförvaltningens, trafikkontorets och Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings gemensamma kontorsyttrande.