



**Handläggare**

**Trafikkontoret**  
Jevgenija Palin  
Trafikplanering  
Telefon: 08-508 269 09

**Till**

Trafiknämnden  
2022-08-25

**Exploateringskontoret**  
Isabelle Stöckel  
Projektutveckling Västerort,  
Innerstaden och Stora projekt  
Telefon: 08-508 876 46

Exploateringsnämnden  
2022-08-25

## Detaljplan för Mäljarbanan, sträckan Sundbyberg Spånga – samrådsförslag. Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden (SDp 2013-20059).

---

Remissen ”Samråd om förslag till detaljplan för Mäljarbanan, sträckan Sundbyberg till Spånga i stadsdelen Bromsten m.fl.” anses besvarad med hänvisning till trafikkontorets och exploateringskontorets gemensamma kontorsyttrande.

Mattias Lundberg  
Avdelningschef  
Trafikkontoret

Sara Lundén  
Avdelningschef  
Exploateringskontoret

### Sammanfattning

Trafikverket ska bygga ut Mäljarbanan från två till fyra spår. Arbetet är ett led i att förbättra kommunikationen på sträckan både lokalt och regionalt. Med fyra spår ökar kapaciteten och störningskänsligheten minskas. Kontoren är positiva till utbyggnaden av Mäljarbanan då utbyggnaden kommer att säkerställa en mer tillförlitlig kollektivtrafik lokalt liksom regionalt.

Parallellt med att Trafikverket tar fram sin järnvägsplan tar stadsbyggnadskontoret fram en detaljplan för Mäljarbanans utbyggnad inom Stockholm stad för sträckan Sundbyberg-Spånga. Detaljplanen är ute på samråd 2022-05-10 till 2022-06-20.

I och med utbyggnaden kommer stadens mark att påverkas av intrång, befintliga vägar och gång- och cykelvägar kommer flyttas och ny parkmark och gång- och cykelväg kommer tillskapas.

De ekonomiska och fastighetsrättsliga förhållandena mellan staden och Trafikverket kommer att regleras i ett genomförandeavtal som tecknas innan detaljplanen vinner laga kraft.

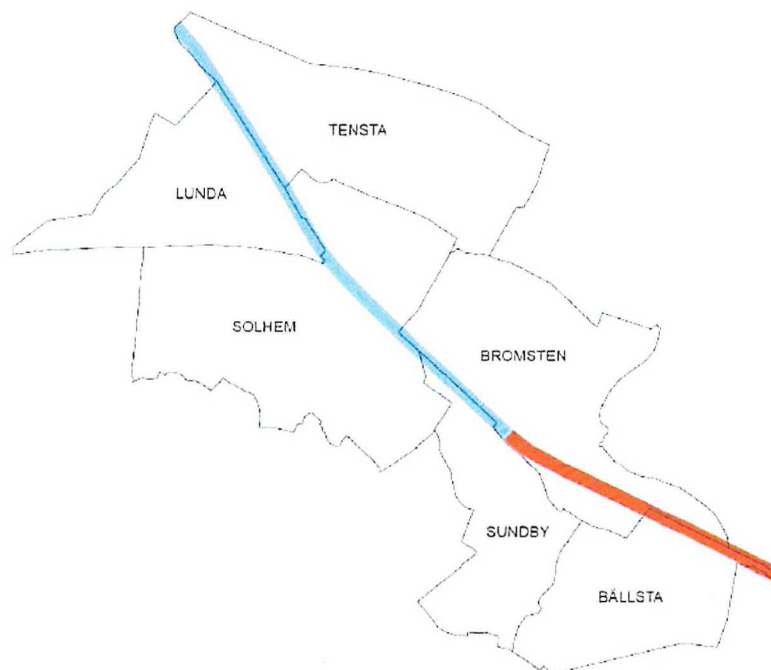
### **Bakgrund**

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett samrådsförslag för detaljplan för Mäljarbanan, sträckan Sundbyberg-Spånga (SDp 2013-20059). Samrådsförslaget går att läsa i sin helhet på <https://etjanst.stockholm.se/byggochplantjansten/pagaende-planarbete/planarende/2013-20059>

Mäljarbanan är benämningen på den järnvägssträckning som går från Stockholm i riktning mot Västerås. Banan utgör en viktig del av Mäljarregionens järnvägsnät för pendel-, regional-, fjärr- och godstågstrafik. Idag är belastningen mycket hög och banans kapacitet är maximalt utnyttjad. Återkommande trafikstörningar uppkommer eftersom tåg med olika trafikuppgifter och stoppmönster delar spår.

Detaljplanen skapar förutsättningar för en utbyggnad av Mäljarbanan inom detaljplanelagt område.

Remissen ska besvaras senast 2022-06-20 och med anledning av den korta svarstiden har remissen besvarats med ett kontorsytttrande.



*Bild 1. Karta över Mäljarbanans sträckning inom Stockholms stad. Sträckan för aktuell detaljplan i rött.*

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av trafikkontoret och exploateringskontoret gemensamt.

### **Kontorens synpunkter**

#### **Analys och konsekvenser**

Detaljplanen redovisar förutsättningarna för en kommande utbyggnad av Mäljarbanan. Utbyggnaden kommer leda till en bättre tillförlitlighet både för pendeltåg och för fjärrtåg. Staden påverkas som markägare och ägare av olika trafikomläggningar längs med spåren.

#### **Stadens mark och pågående exploateringsprojekt**

I planområdets närhet finns exploateringsprojekt i både planerings- och genomförandeskede. Mäljarbanans utbyggnad behöver samordnas med dessa projekt vad gäller byggtrafik, etableringsytor m.m. Sulkyvägens ersättning behöver utformas så att hänsyn tas till framtida exploateringsmöjligheter.

Förutom stadens pågående och planerade utveckling av kommunens mark finns det andra större projekt som kan påverka föreslagna etableringsområden, t.ex. utbyggnaden av Tvärbanan Kistagrenen, där samordning efterfrågas.

Bullerskärmar bör illustreras längs med hela spårområdet i plankartan. Bullerskärmar ska uppföras och förläggas mot ytor utpekade för framtida exploatering, detta för att möjliggöra framtida exploatering längs med järnvägsspårets närområde.

### Stadens anläggningar

Staden har en rad viktiga anläggningar såsom gång- och cykelvägar, gator och broar som påverkas av utbyggnaden av Mäljarbanan. Där stadens trafikanläggningar påverkas anser kontoren att samordning måste ske mellan staden och Trafikverket för att hitta godtagbara ersättningsalternativ, både permanenta och tillfälliga ersättningar. Stadens utgångspunkt är att funktionen av stadens anläggningar tillfälligt och permanent ska ersättas av Trafikverket i enlighet med stadens krav. Stadens driftkostnader kommer att öka och det är viktigt att detaljprojektering för bland annat tunnellsättning vid Sulkyvägen och en ny utformning av Bromstensbron sker i samråd med staden och med förutsättning att funktion och livslängd hos stadens anläggningar inte nedsätts.

Staden förutsätter att det finns framtagna systemhandlingar inför att detaljplanen ska ut på granskning. Detta gäller stadens samtliga anläggningar som påverkas av Mäljarbanans utbyggnad.

Staden förutsätter en god samordning med Trafikverket vad gäller byggvägar och transporter i samband med Mäljarbanans utbyggnad för att minimera påverkan på framkomlighet och trafiksäkert, samt tredje man.

### Fristadsvägen

Idag finns en plankorsning för gång- och cykeltrafik i Fristadsvägens förlängning, denna passage kommer stängas i samband med spårbreddningen.

Gående och cyklister som idag nyttjar plankorsningen kommer istället att hänvisas till en ny gång- och cykelport ca 400 meter norr om planområdet, mellan Bromstensvägen och Skogängsvägen. Den nya gång- och cykelporten regleras i detaljplanen för Mäljarbanan, sträckan Spånga-Barkarby.

Vid dagens plankorsning finns möjlighet att uppföra en gångbro, som redovisas i plankartan. Gångbron anses som ett viktigt komplement då Bromstensbron och Sulkyvägen kommer byggas om under flera år, detta då det finns få passager över järnvägsspåret redan idag. Allmänheten behöver fler möjligheter att ta sig över järnvägen, vilket ställer krav på att en gångbro vid Fristadsvägen behöver uppföras. Möjligheterna att uppföra en bro på platsen behöver studeras vidare, likaså finansieringen av denna. En bro på

platsen kan av utrymmesskäl inte uppföras tillgänglighetsanpassad utan skulle behöva förses med trappor.

Fristadsvägen ersättning kommer regleras i kommande genomförandeavtal för Mäljarbanan, sträckan Spånga-Barkarby.

### **Magasinsvägen**

Magasinsvägen löper parallellt med Mäljarbanan intill spårområdet. Vägen behöver flyttas i sidled söderut när järnvägsområdet breddas. Planförslaget redovisar en vändplats för vägen. Den nya utformningen för Magasinsvägen behöver klara dagens krav på användning och trafikering av de tunga fordon som angör till industrifastigheterna längs vägen. En stödmur föreslås längs med spårområdet. För fortsatt arbete med Magasinsvägen och vid framtagande av bygghandlingar behöver tät kontakt och samråd ske med trafikkontoret.

Det är av stor vikt att erforderligt utrymme för väg och vändplats kan säkerställas i syfte att kunna inrymma de tunga fordonen som trafikerar vägen. Samtidigt är det viktigt att trafikrörelser till och från fastigheter inte ska försämra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

### **Ny parkmark vid Ringfastigheterna**

Bostadsfastigheter inom kvarteret Ring som ligger närmast järnvägsområdet kommer att behöva lösas in och planläggs som allmän plats och bli parkmark. Detta görs då järnvägens utbyggnad innebär att de nya spåren hamnar alltför nära bostäderna ur risk- och bullersynpunkt. I den del av parken som ligger närmast järnvägen ska parken utformas på så sätt att stadigvarande vistelse inte uppmuntras. Utformningen ska ske i samråd med staden och efter stadens krav och riktlinjer.

Staden understryker att alla kostnader som uppkommer i samband med den nya parken ska ersättas av Trafikverket, däribland inlösen av fastigheter och iordningställande av parkmarken, vilket behöver tydliggöras i planbeskrivningen.

### **Sulkyvägen**

Sulkyvägens plankorsning kommer att stängas i samband med breddningen av järnvägen och ersätts med en passage i tunnel under spåren (port) för allmän fordons-, gång- och cykeltrafik.

En ersättningsväg för Sulkyvägens plankorsning har utretts under flera år mellan staden och Trafikverket där en tunnelloösning i nuläget utreds vidare. Staden förordar denna lösning och förutsätter att den ska motsvara stadens krav gällande gestaltning, utformning, trafiksäkerhet och funktion. Ersättningsvägen behöver fungera och ansluta till befintlig infrastruktur, samtidigt som den tar hänsyn till möjligheterna för områdets framtida utveckling.

Sulkyvägen är idag upplåten med enskilt huvudmannaskap öppen för allmän trafik, vilket i huvudsak består av transporter till och från Solvalla. Att en passage under järnvägen för gång- och cykeltrafik bevaras och förstärks överensstämmer med stadens utvecklingsstrategi.

I stadens nya cykelplan pekas stråket via Ankarstocksvägen och Sulkyvägen ut som ett pendlingsstråk. För att säkerställa cykelstråket i framtiden omvandlas Sulkyvägen till en allmän gata med trafikkontoret som väghållare, vilket gör att Sulkyvägen inkl tunnelloösningen ska uppfylla stadens krav på utformning och funktion. Pendlingsstråket ansluter, via den nya tunneln, till det befintliga cykelstråket under Ulvsundavägen mot Rissne i norr och till cykelstråket på Gamla Bromstensvägen i söder. För fordonstrafik kommer Sulkyvägen avslutas med en vändplan vid bron över Bällstaån.

I det fortsatta arbetet måste Tunnel (Gata2) och Gata, samt GC-väg utformas med ett bredare gaturum än vad som har angetts i detaljplanen. Detta för att få tillräcklig bredd för gång, cykel och övrig trafik i passagen under Mäljarbanan. En generösare bredd på tunneln och anslutande gata är viktig ur upplevelsesynpunkt och ur ett trygghets- och barnperspektiv. Staden förordar att en minsta bredd på gång- och cykelbanan är minst 4 meter och för körbanan krävs en bredd om minst 6,5 meter. Som exempel så redovisas olika gatusektioner i Gata Stockholm (Stockholms planeringsstöd för utformning av gator). För huvudgator som Sulkyvägen är den minsta rekommenderade gatusektionen 18,5 meter.

I föreslaget till ny detaljplan är gatusektionen smalare än i den befintliga planen (byggnadsplan 0180-Solvalla 5). Förutom en breddning behöver tunneln utformas så att hänsyn tas till framtida exploateringsmöjligheter då området är utpekad som utvecklingsområde i översiktsplan.

Utformningen av tunneln och tråget liksom bredden på tunneln och tråget har stor betydelse för upplevelsen av hela gatumiljön. Utformningen kan i bästa fall motverka järnvägens barriäreffekt. Det vore därför önskvärt att i det fortsatta planarbetet genomför en fördjupad studie av tunnelns utformning.

Eftersom längslutningar på 5% eller mindre för gående och cyklister inte kan ordnas i tunnel och tråg behöver flera sittplatser och vilplan anläggas utmed gångstråket. Dessa funktioner tar plats i gatusektionen, vilket ytterligare understryker behovet av en generös bredd på både tunnel och tråg. Beskrivningen om att tillgängliga lutningar inte kan rymmas inom föreslaget planområde saknas. Sulkyvägen trafikeras dessutom av tunga transporter till och från Solvalla. För att framkomligheten i tunneln ska fungera för samtliga transporter behöver frihöjden i tunneln vara minst 4,5 meter. Viktigt att arbete kring denna fråga fortsätter tillsammans med Trafikverket.

Tillgängligheten för gående genom tunneln kommer att bli sämre än önskvärdt då längslutning på gångpassagen blir stor. Det skapar ett extra motiv för mer engagemang i arbetet med gestaltningen av tunneln. I Trafikverkets gestaltningsprogram för järnvägsplanen framgår att gestaltningen för Mäljarbanan har två övergripande utgångspunkter - att höja järnvägens attraktionskraft och att skapa mervärden kring järnvägens närmiljö. Detta behöver tas tillvara på i det fortsatta arbetet.

Då passagen under Mäljarbanan är relativt lång behöver alternativa kopplingar till marknivå ordnas för att möjliggöra flera vägval för de gående. Detta behöver studeras vidare i planprocessen.

### **Bromstensbron**

Planbeskrivningen behöver kompletteras med att bron ska byggas i etapper, vilket framgår i Trafikverkets pågående utredning. Till nästa skede i detaljplanen önskar staden få utförligare beskrivning om det som planeras vid utförandet av Bromstensbron. Idag är gång- och cykelbanan på Bromstensbron 3-3,5 meter i bredd. Stadens krav är att en ny gång- och cykelbanan på Bromstensbron ska vara 5,75 meter. Detta rymms inom bronns befintliga bredd.

Ett annat krav är att framkomlighet och trafiksäkerhet för alla trafikslag ska beaktas under hela byggtiden. Vissa störningar i trafiken kommer dock troligen att vara svåra att undvika. Utredning om hur trafiken i området påverkas efterfrågas därför. En beskrivning om hur eventuella trafikstörningar kan hanteras behöver inkluderas i planbeskrivningen. Även påverkan på kollektivtrafiken samt tillgängligheten för oskyddade trafikanter måste redovisas.

### **Pendeltågsstation vid Solvalla**

Längs med Solvalla travbana lämnas utrymme mellan spåren för en eventuell framtida pendeltågsstation. Det är i dagsläget dock inte

aktuellt att anlägga plattformar. Det är viktigt att planläggningen möjliggör en framtida pendeltågsstation

#### Övrigt

De tidvis höga vattenflödena i Bällstaån innebär en risk för erosion av åns slänter. Utmed sträckan Sundbyberg-Spånga bedöms det finnas en risk för erosion mellan Annedal och Solvalla travanläggning. Erosion utmed dessa sträckor kan med tiden medföra en försämrad stabilitet av banvallen. Grundläggningen av banvallen bör från början göras så stabil att den klarar ett ökat vattenflöde från Bällstaån.

#### Ekonomiska konsekvenser för staden

Utbyggnaden av Mäljarbanan från två till fyra spår finansieras av Trafikverket. De konsekvenser som utbyggnaden får på stadens anläggningar ska ersättas av Trafikverket så att dessa ska kunna bibehålla sina funktioner.

#### Genomförandefrågor

##### **Tidplan och kommande beslut**

Tidplan för aktuell detaljplan är samråd: 2022-05-10 – 22-06-20, granskning december 2022 och antagande våren 2023. Innan ett antagande av detaljplanen kan ske ska ett genomförandeavtal mellan Trafikverket och staden ha tecknats. Detta avtal ska beslutas om i trafiknämnden och exploateringsnämnden. Genomförandeavtalet reglerar kostnader, ansvar, markåtkomstfrågor, tidplan m.m.

Tidplanen för detaljplanen är ansträngd. Risk finns att frågor som inte hanteras i detaljplaneskedet uppkommer senare och då blir svårare att lösa. Tidplanen förutsätter att Trafikverket tar ansvar för att allt erforderligt underlag, däribland systemhandlingar tas fram i tid innan granskning av detaljplanen kan ske. Ifall underlaget inte levereras korrekt eller komplett riskerar det att förskjuta detaljplaneprocessen.

Nästa beslutstillfälle för nämnderna för Mäljarbanan, sträckan Sundbyberg-Spånga är i samband med tecknande av genomförandeavtal, preliminärt våren 2023.