

Program för

# Mälarbanan

Dnr 2011-20093-53



Stockholms  
stad



# STOCKHOLM







# Innehållsförteckning

s. 04	<b>Inledning</b>
	Vad är ett detaljplaneprogram?
s. 05	<b>Bakgrund</b>
s. 06	<b>Syfte</b>
s. 07	<b>Tidigare ställningstaganden</b>
	Stockholm stad
	Trafikverket
s. 08	<b>Nuvarande förhållanden</b>
	Berörda stadsdelar
s. 09	Bällsta
s. 10	Bromsten
	Omvandling av Bromstens industriområde
s. 12	Sundby
	Nya bostäder och en butiksfastighet
s. 13	Solhem
	Spånga station med närområde
s. 14	Lunda
	Förbifart Stockholm
s. 15	Tensta
s. 16	Bällstaån
s. 17	<b>Förslaget</b>
s. 18	Solvalla - Fristadsvägen
	Solvalla med närområde
	Sulkyvägen
	F d militärt förrådsområde
s. 19	Bromsten
	Magasinvägen
	Sundby
s. 20	Fristadsvägen - Spångadalen
	Fristadsvägen
s. 21	Spånga station
	Lunda
s. 22	Tensta koloniområde och Hjulsta vattenpark
s. 23	<b>Planeringsinriktning</b>
s. 24	<b>Konsekvenser</b>
	Miljökonsekvenser
	Behovsbedömning
	Landskapskaraktär
	Kultur- och naturmiljö
	Kulturmiljö
	Naturmiljö
	Friluftsliv och rekreation
	Luft, energi och klimatpåverkan
	Luft
	Energi och klimatpåverkan
	Buller och vibrationer
	Buller
s.25	Vibrationer
	Mark och vatten
	Risk och säkerhet
	Störningar under byggskedet
s. 26	Barnkonsekvensanalys
s. 27	<b>Fortsatt arbete</b>
	Stadsbyggnadskontorets planer
	Trafikverkets planer
s. 28	<b>Referenser</b>
s. 30	<b>Programkarta</b>

# Inledning

Mälarbanan är den järnväg som går norr om Mälaren, från Stockholm C via Västerås C till Hovsta norr om Örebro C. Banan utgör en viktig del av Mälarregionens järnvägsnät för både pendel-, regional-, fjärr- och godstågstrafik. Den har dubbelspår mellan Stockholm C och Kolbäck, strax väster om Västerås. Sträckan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll är idag mycket hårt trafikerad. I Stockholmsöverenskomsten från 2007 beslutades att Mälarbanan i sträckningen Tomtebodavägen-Kallhäll ska utökas från två till fyra spår. Pendeltågstrafiken separeras då från övrig tågtrafik och tågtrafiken blir mindre störningskänslig. Mälarbanan liksom det övriga statliga järnvägsnätet med stationer, spårområden och godsterminaler är i Stockholms län av riksintresse. Utbyggnad av två till fyra spår ingår i riksintresset.

För delsträckan mellan Barkarby-Kallhäll har fyrspårsutbyggnad påbörjats. Endast en utbyggnad av denna sträcka påverkar inte banans kapacitet, eftersom delsträckan är för kort för att möjliggöra omkörning. Först när hela sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll har fått fyrspårig järnväg kan Mälarbanan fungera fullt ut. Det innebär ökad kapacitet, ökad turtäthet, bättre punktlighet och förkortade restider.

Trafikverket har inkommit till Stadsbyggnadskontoret med en planförfrågan för sträckan Duvbo-Barkarby. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 8 december 2011 att Stadsbyggnadskontoret ska genomföra ett programarbete för den del av sträckan Duvbo-Barkarby som berör Stockholm stad. Sträckan som beskrivs i programförslaget är Solvalla-Spångadalen, via Spånga station.

## Vad är ett detaljplaneprogram?

I plan- och bygglagen (2010:900) står det att ett särskilt program kan upprättas om kommunen bedömer att det behövs för att underlätta detaljplanearbetet. Ett program ska ange utgångspunkter och mål för planarbetet. Syftet med programmet är att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med erfarenheter och synpunkter från fastighetsägare, boende och andra berörda. De berörda ska ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunens ställningstaganden är låsta. Efter programskedet genomförs ett samråd där myndigheter, fastighetsägare och övriga berörda ges tillfälle att komma med synpunkter. Synpunkterna sammanfattas och bemöts i en samrådsredogörelse.

När programmet har antagits av kommunen ligger det till grund för kommande detaljplanearbete. Programarbetet för Mälarbanan, sträckan Solvalla-Spångadalen, leder till att ett antal detaljplaner kommer att behöva tas fram. I detaljplaneprocessen kan synpunkter lämnas vid ytterligare två tillfällen, då på ett mer detaljerat planförslag.

Utbyggnaden av Mälarbanan kan ses som en väsentlig ombyggnad av en befintlig järnväg. Därför måste Trafikverket hantera järnvägsbreddningen enligt lagen om byggande av järnväg och ta fram en järnvägsplan. Staden har kommunalt planmonopol och är ansvarig för den fysiska planeringen i sin kommun enligt plan- och bygglagen. Detta innebär att staden för samma område kan behöva ta fram en detaljplan. Enligt gällande lagstiftning kan inte någon av dessa planeringsinstrument ersätta det andra vid den typ av utbyggnad som Mälarbanan innebär. I processen med att upprätta en järnvägsplan eller detaljplan behöver vissa skeden gås igenom där bland annat berörda ska få möjlighet att tycka till om den föreslagna utbyggnaden. Vid ett flertal tillfällen i de båda processerna ges sådan möjlighet. Eftersom järnvägs- och bebyggelseplanering rör sig om långsiktiga planer är det viktigt att planeringen sker i nära samverkan mellan i detta fall Staden och Trafikverket.





# Bakgrund

Banverket, nuvarande Trafikverket, färdigställde järnvägsutredningen för Mälarbanan, delen Tomtebodakallhäll 2008. Sommaren 2009 fattades beslut om att arbeta vidare med järnvägsplan för den yttre delen av banan, Barkarby-Kallhäll. För den inre delen, Tomtebodabarkarby, studerades i järnvägsutredningen två möjliga korridorer för att ansluta Mälarbanan till Tomteboda och Stockholms C. Den ena korridoren följde den befintliga järnvägen, via stationerna Sundbyberg och Spånga. Den andra korridoren var en helt ny sträckning från Barkarby via Kista till Ostkustbanan som sedan skulle användas in till Stockholm.

Trafikverket beslutade i september 2010 om korridorval och bestämde att de två nya spåren kommer att följa befintlig sträckning. Trafikverkets motivering för val av korridor är bland annat att sträckan Duvbo-Barkarby ger en mer flexibel tågtrafik, innebär lägre anläggningskostnader, kortare byggtid och mindre störningar under byggtiden. Dessutom angavs att befintlig korridor kan byggas ut i en etapp. Det tillsammans med fyrspårig anslutning vid Tomteboda gör att det går snabbare jämfört med den alternativa korridoren att få en ökad kapacitet på järnvägen samt att nyttan med Citybanan kan tillgodogöras tidigare.

I avtal om medfinansiering av Citybanan mellan staten och regionerna runt Stockholm ska utbyggnad av Mälarbanan ske från två spår till fyra mellan Tomteboda och Kallhäll. Regeringen har till revideringen av den nationella planen för perioden 2014-2025 gett direktiv om att utbyggnaden av Mälarbanan ska vara ett prioriterat infrastrukturprojekt.

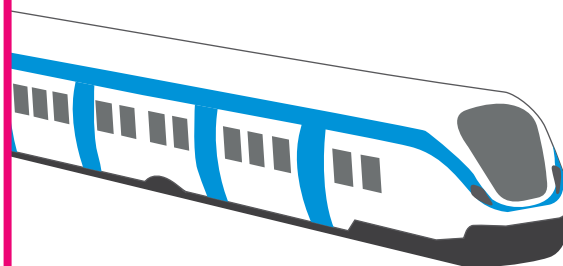
Idag är belastningen på Mälarbanan mycket hög. Det går inte att få plats med fler tåg och banans kapacitet är maximalt utnyttjad. Det är även problematiskt att tåg med olika trafikuppgifter så som pendeltågstrafik och regional- och fjärrtågstrafik som har differentierade hastigheter samt stoppmönster delar spår. Dagens trafiksituation på järnvägen beror på att ovan nämnda faktorer var för sig skapar oönskad störningskänslighet och i kombination medför det återkommande trafikstörningar.

För att lösa dagens problem på Mälarbanan behövs fyrspårsutbyggnad på hela sträckan Tomtebodakallhäll. Det kommer att medföra att robustheten och återställningsförmågan i systemet ökar avsevärt och därmed minskar risken för trafikstörningar. En effektiv lösning på trängseln i tågtrafiknätet är därför att separera pendeltågstrafik från regional- och fjärrtågstrafik. Systemen blir fristående från varandra och störningar i det ena systemet fortplantar sig inte till det andra. För att kunna skilja trafiksystemen från varandra är både Citybanan och komplett utbyggnad av Mälarbanan mellan Tomteboda-Kallhäll nödvändiga. Utbyggnaden av Mälarbanan är en absolut förutsättning för att de stora samhällsnyttorna av Citybanan helt ska kunna tas tillvara. Först när sträckan Tomteboda-Kallhäll är färdigutbyggd kommer den fullt ut fungera som ett kraftfullt medel för att hantera den så kallade regionförstoringen. Kortfattat är regionförstoring ett resultat av ökad pendling. När människor rör sig över allt större geografiska områden medför det att kommuner funktionellt knyts samman i allt större arbetsmarknadsregioner. För att regionförstoringen inte ska hindras krävs ett välfungerande transportsystem.



# Syfte

Syftet med programmet är att möjliggöra fyrspårsutbyggnaden av Mäljarbanan på sträckan Solvalla-Spångadalen (vid Järfällas kommungräns). Programmet presenterar planeringsförutsättningarna för de stadsdelar inom Stockholm stad som berörs av järnvägsbreddningen på sträckan. Det beskriver vad förslaget innebär för berörda stadsdelar och för de platser som direkt påverkas av en utbyggnad av Mäljarbanan. Programmet ska utgöra ett diskussionsunderlag för sakägare, myndigheter, boende och andra berörda. Tillsammans med inkomna synpunkter och förslag ska programmet därefter ligga till grund för fortsatt detaljplanering av sträckan.



## Syftet med Trafikverkets utbyggnad av Mäljarbanan till fyrspårig järnväg är att:

- förbättra tågens punktlighet
- möjliggöra fler tåg
- förkorta restiden
- minska trängseln på tågen
- öka tillgängligheten - alla resenärskategorier ska kunna resa kollektivt
- förbättra möjligheterna att köra godståg
- möjliggöra en överföring av resor och transporter från väg till järnväg
- järnvägens/anläggningens utformning ska medge flexibilitet, vara robust samt vara effektivt att underhålla och trafikera
- förbättra säkerheten
- vid val av åtgärder eftersträva att de långsiktiga miljömålen uppnås
- minska järnvägens barriäreffekt
- minska miljöbelastningen i regionens resande
- göra stationsmiljöer mer attraktiva och tillgängliga samt skapa effektiva knutpunkter i resekedjan
- utformningen av järnvägsmiljön ska bli ett positivt inslag i landskapet och stads- miljön samt ge resenären en positiv upplevelse av resan
- projektet ska vara samhällsekonomiskt motiverat
- åtgärderna ska bidra till att både kvinnors och mäns transportbehov tillgodoses
- kvinnors och mäns synpunkter ska ges lika stort utrymme under planeringen.



# Tidigare ställningstaganden

## Stockholm stad

I Promenadstaden, gällande översiktsplan för Stockholm stad, som antogs av kommunfullmäktige 2010-03-15, anges Spånga som en attraktiv tyngdpunkt. Bebyggelsestrukturen kan förtätsas med attraktiva bostäder. Målet är att utveckla en mångfald av bostäder, verksamheter och service. Spånga bör också integreras bättre med omgivande stadsdelar och kopplas samman med andra tyngdpunkter. Sambanden med Rinkeby/Tensta och tvärs över Järvaområdet ska förbättras och utvecklas. Likaså bör kopplingen till Vällingby ses över. Det är av betydelse att områdena integreras på ett tydligare sätt och att kopplingen förbättras mellan pendeltåg- och tunnelbanesystemen för att kunna åstadkomma en attraktiv tyngdpunkt i Spånga.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 8 december 2011 att Stadsbyggnadskontoret skulle upprätta ett program för Mälarmarbanan, delsträckan Solvalla-Barkarby (inom Stockholm stad).

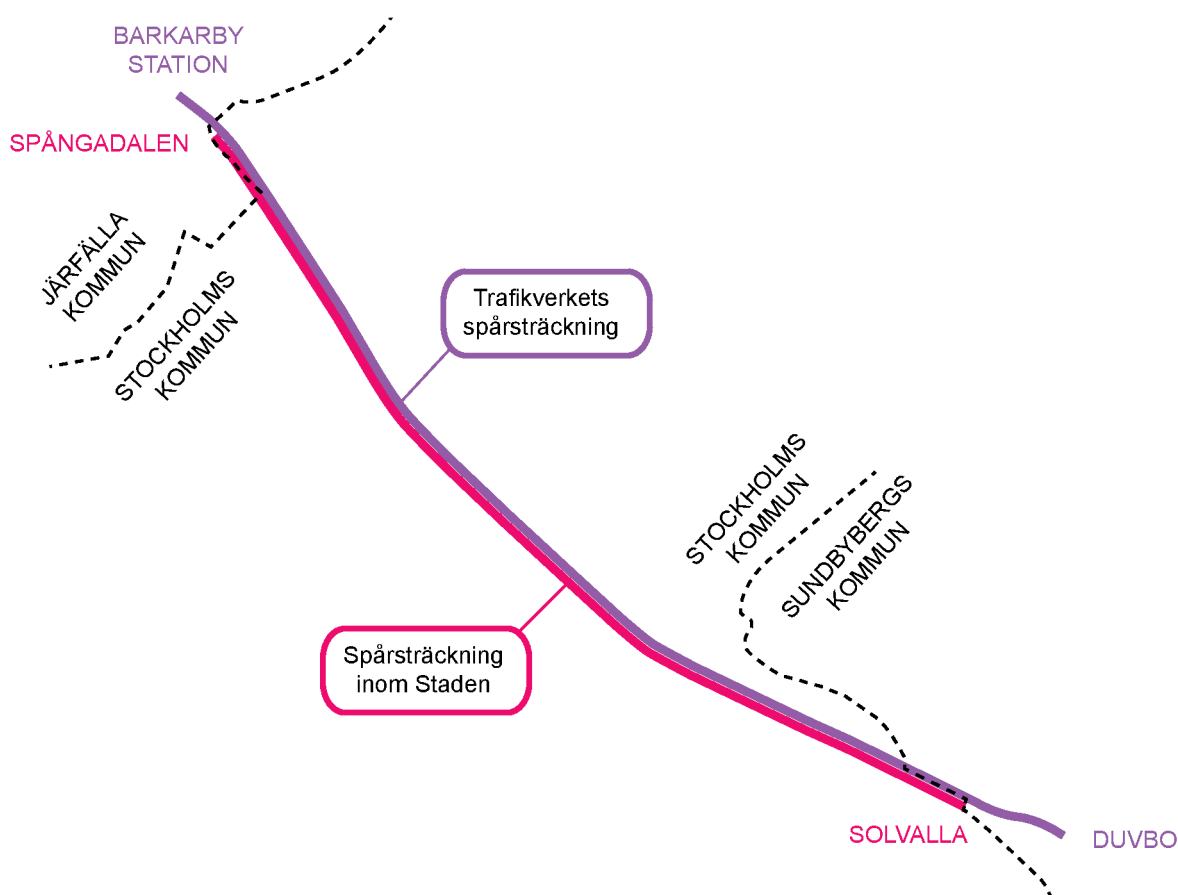
## Trafikverket

I maj 2006 färdigställdes dåvarande Banverkets förstudie för Mälarmarbanan, Tomtebodaboda-Kallhäll.

I oktober 2008 kom järnvägsutredning för Mälarmarbanan, delen Tomtebodaboda-Kallhäll. För den inre delen av järnvägen Tomtebodaboda-Barkarby fanns i järnvägsutredningen två alternativa korridorer. Den ena korridoren går via stationerna Spånga och Sundbyberg och följer befintlig järnväg. Den andra korridoren, det avfärdade alternativet var en ny sträckning från Barkarby via Kista till Ostkustbanan, som skulle användas in till Stockholm C.

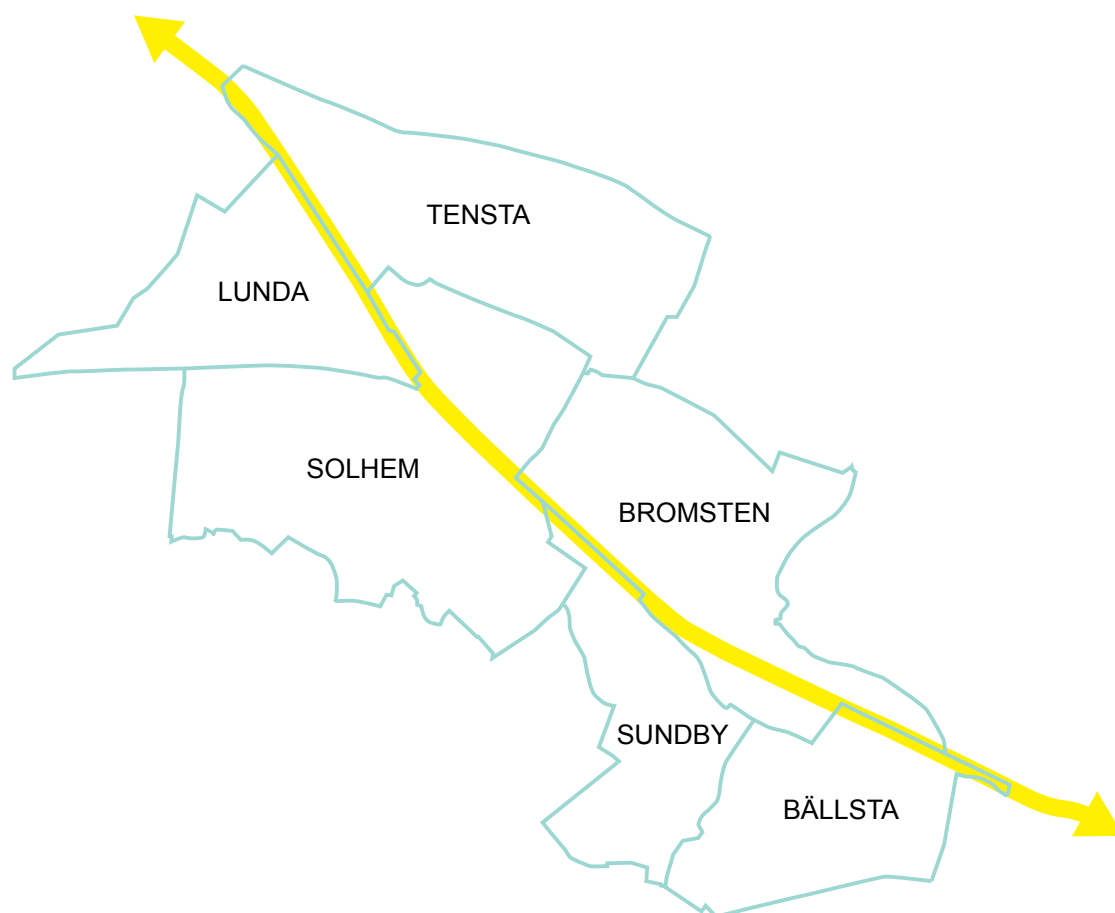
I september 2010 valdes korridoren Duvbo-Barkarby, som följer Mälarmarbanans befintliga sträckning.

Arbete med två järnvägsplaner för Duvbo-Barkarby påbörjades 2013. Samråd äger rum under hösten 2013.





# Nuvarande förhållanden

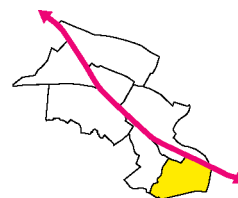


## Berörda stadsdelar

Under 1800-talets senare hälft blev järnvägen ett nytt sätt att färdas på. Stockholm växte kraftigt och bostadsbristen bland arbetarna var stor i slutet av seklet. Nya samhällen med villor växte fram, med bland annat "småkommuner" som Bromsten och Solhem. En förutsättning var att Västeråsbanan byggdes 1872-1876 och att Spånga och Bromsten fick stationer. På 1960-talet var bostadsbristen återigen stor. Sveriges regering lanserade ett program för att skapa en miljon nya bostäder på tio år (det s k miljonprogrammet mellan åren 1965-1975). Tensta började byggas 1966 och Rinkeby något år senare. Tunnelbanans blå linje till Hjulsta invigdes 1975.

Av de sex berörda stadsdelarna inom programområdet ligger fem inom Spånga-Tensta stadsdelsförvaltning och en inom Bromma stadsdelsförvaltning. Stadsdelarna är Bällsta (tillhörande Bromma), Bromsten, Sundby, Solhem, Lunda och Tensta. Sammantaget bor här cirka 36 000 invånare. Ungefär hälften bor i stadsdelarna Bromsten, Sundby och Solhem. Områdena präglas av småskalig villabebyggelse med slingriga vägar och uppväxta trädgårdar.

Den andra hälften bor i Tensta som byggdes i slutet av 1960-talet under miljonprogrammet. Resultatet blev ett storskaligt bostadsbyggande med goda grundkvaliteter men med stor likformighet. Under 2000-talet har en viss förnyelse åstadkommits genom nybyggen, tillbyggnader och ombyggnader. Området har också kompletterats med bostäder i olika upplåtelseformer.



## Bällsta

I början av 1900-talet styckades tomter av för försäljning och en mindre så kallad kåkstad växte fram (på den del som idag ligger i stadsdelen Mariehäll). För att säkerställa en eventuell framtida utbyggnad av Bromma flygplats förvärvade Stockholm stad 1938 större delen av det som idag kallas Bällsta gård. En stadsplan upprättades 1939 för området norr om Bällsta gård. Under 1940-talet växte Bällsta trädgårdsstad upp här. I stadsdelen bor idag cirka 850 invånare.

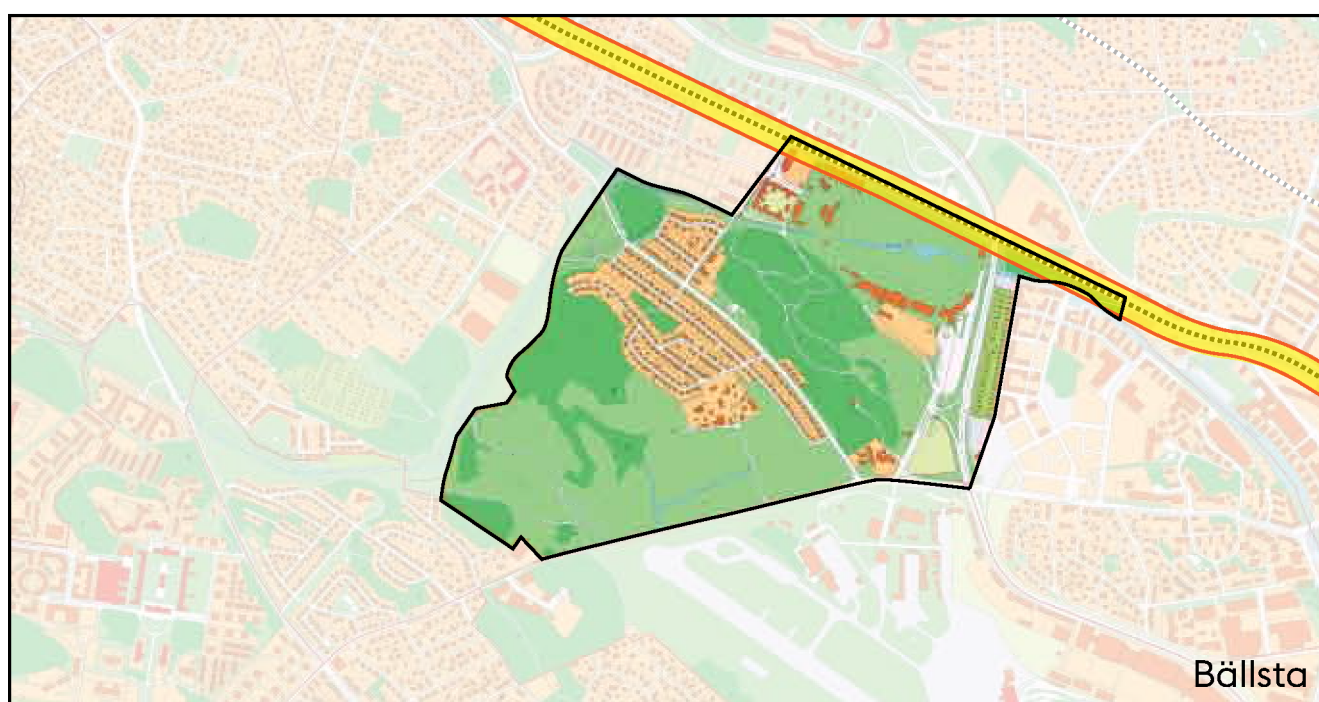
Vid sekelskiftet kom travsporten till Sverige. Fram till 1927, då Solvalla invigdes, saknades en åretruntbana. I dess närområde finns idag både bostäder och verksamheter. I övrigt finns det längs järnvägssträckan småindustrier, en husvagnscamping och ett område med äldre före detta militärförråd som idag används för verksamheter. Sulkyvägen ligger väster om travbanan och korsar spåren i plan med bommar.

Det pågår programarbete för Solvallaområdet, där avgränsningen för området är Ullvsundaleden,

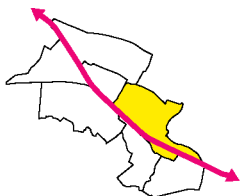
ungefär vid Bromstensvägen i söder och i väster vid befintlig bebyggelse. I programarbetet ingår att utreda hur en framtida, mer modern och flexibel travsportsanläggning kan kombineras med utveckling av en ny stadsdel med bostäder och verksamheter.



Vy norrut över Sulkyvägen som korsar järnvägen i plan.







## Bromsten

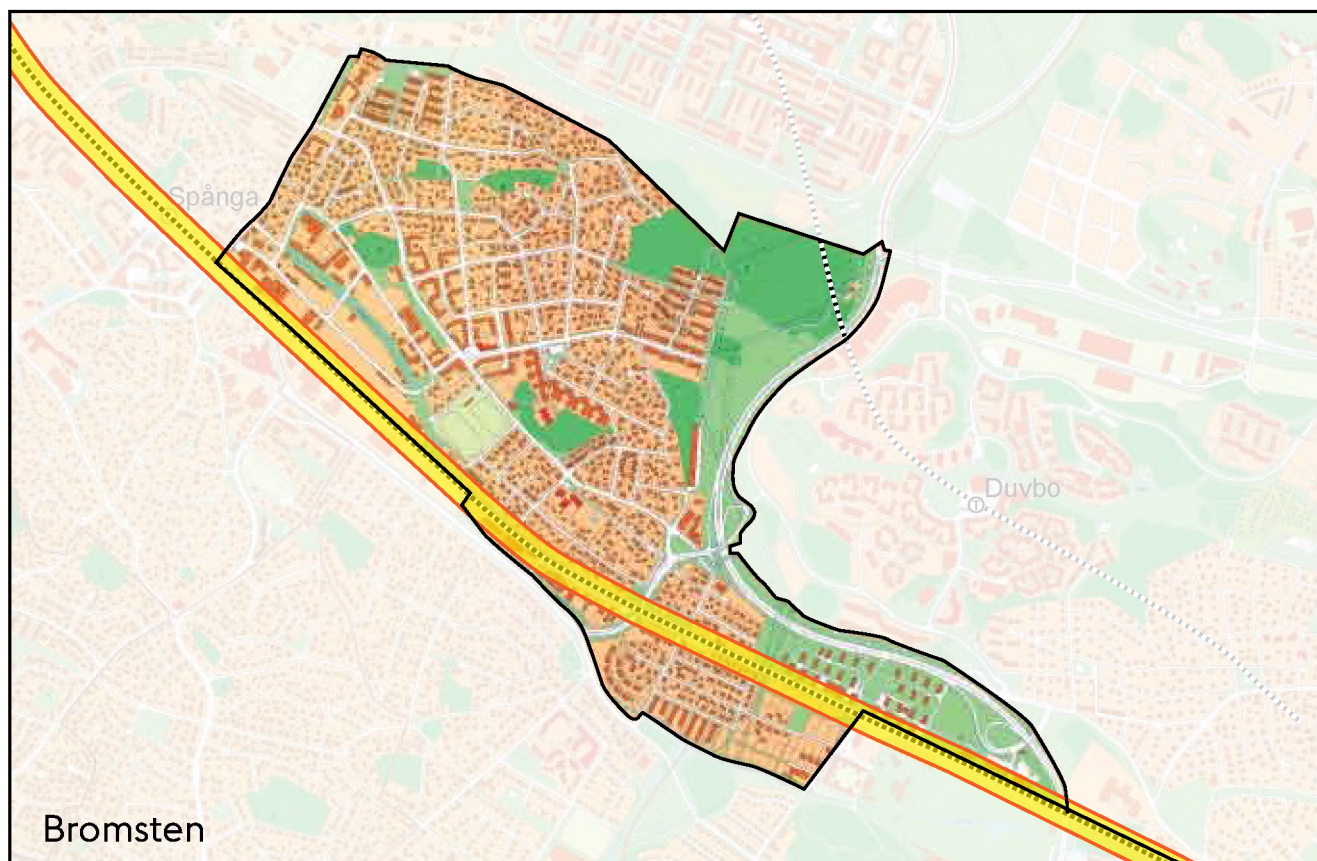
I Bromsten bor det cirka 6 000 invånare. Stadsdelen utgörs huvudsakligen av villabebyggelse. Järnvägen var en förutsättning för att Bromsten skulle kunna växa fram. Stationen i Bromsten var i bruk fram till 1968. Området ligger delvis i en kraftigt kuperad terräng. Villorna är byggda från 1900-talets början fram till idag. Under 1960-talet byggdes flerbostadshus vid Bromstensplan. De stora tomterna styckades av och nya villor och radhus uppfördes.

Norr om Solvalla går järnvägen delvis i skärning genom Bromsten. Längs sträckan är det idag främst industrimark samt bostadsbebyggelse längre västerut inom stadsdelen. Mitt emot Solvalla ligger gamla militära förrådsbyggnader från 1940-talet som idag används för småindustrier. Strax innan järnvägen korsar Bromstensvägen planskilt tar villabebyggelsen vid. Bällstaån (i den övre delen kallad Spångaån) är vid Bromstens idrottsplats kulverterad under järnvägen. Fristadsvägen korsar järnvägen i plan med bommar för gång- och cykeltrafik. Kort efter att järnvägen har

passerat Fristadsvägen kommer Bromstens verksamhetsområde norr om järnvägen. Spårsektionen genom Bromsten är redan idag trång. Bullerskärmar finns på några sträckor i området. Trots detta överskrider bullernivåerna här riktvärdena. Det förekommer också vibrationer i vissa bostäder.

### Omvandling av Bromstens industriområde

Stadens strategi är att utveckla Spånga till en attraktiv tyngdpunkt i västra ytterstaden. I enlighet med denna målsättning planläggs nu Bromstens industriområde. Staden vill omvandla området till en blandad stadsbebyggelse som knyts ihop med omgivningen genom gator, gång- och cykelvägar. Området ligger precis norr om järnvägen, mellan 400-700 meter från Spånga station. I planeringen ingår runt tusen lägenheter, en företagsby och en ny plats för tennishall som föreslås ersätta Spånga tennishall. Bostäderna i detaljplanen kommer som närmast lokaliseras 85 meter från yttersta spårmitt efter ombyggnad till fyra spår.





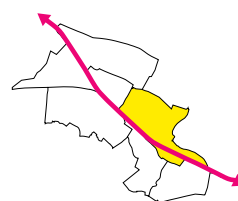
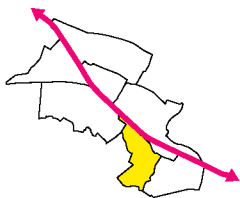


Illustration över Stora parken med Bällstaån i Bromstensstaden (illustration: White Arkitekter).



Fristadsvägen norrut. Vägen korsar järnvägen i plan.





## Sundby

Sundby ligger söder om järnvägen. Idag bor det cirka 2 000 invånare i stadsdelen. Sundby är i norr mycket kuperat, medan området i söder är plant. I slutet av 1930-talet godkändes en byggnadsplan för stadsdelen. Den föreslog mindre enfamiljshus. Merparten av villorna byggdes under 1940-talet. På 1950-talet började mindre industrier uppföras nordost om Bromstensvägen. Sundby präglas idag av sin villabebyggelse från 1900-talets olika decennier.

Sundbys villabebyggelse söder om järnvägen exponeras inte direkt mot Mälarbanan, då Bromstensvägen och verksamhetslokaler ligger mellan bostadsområdet och järnvägen.

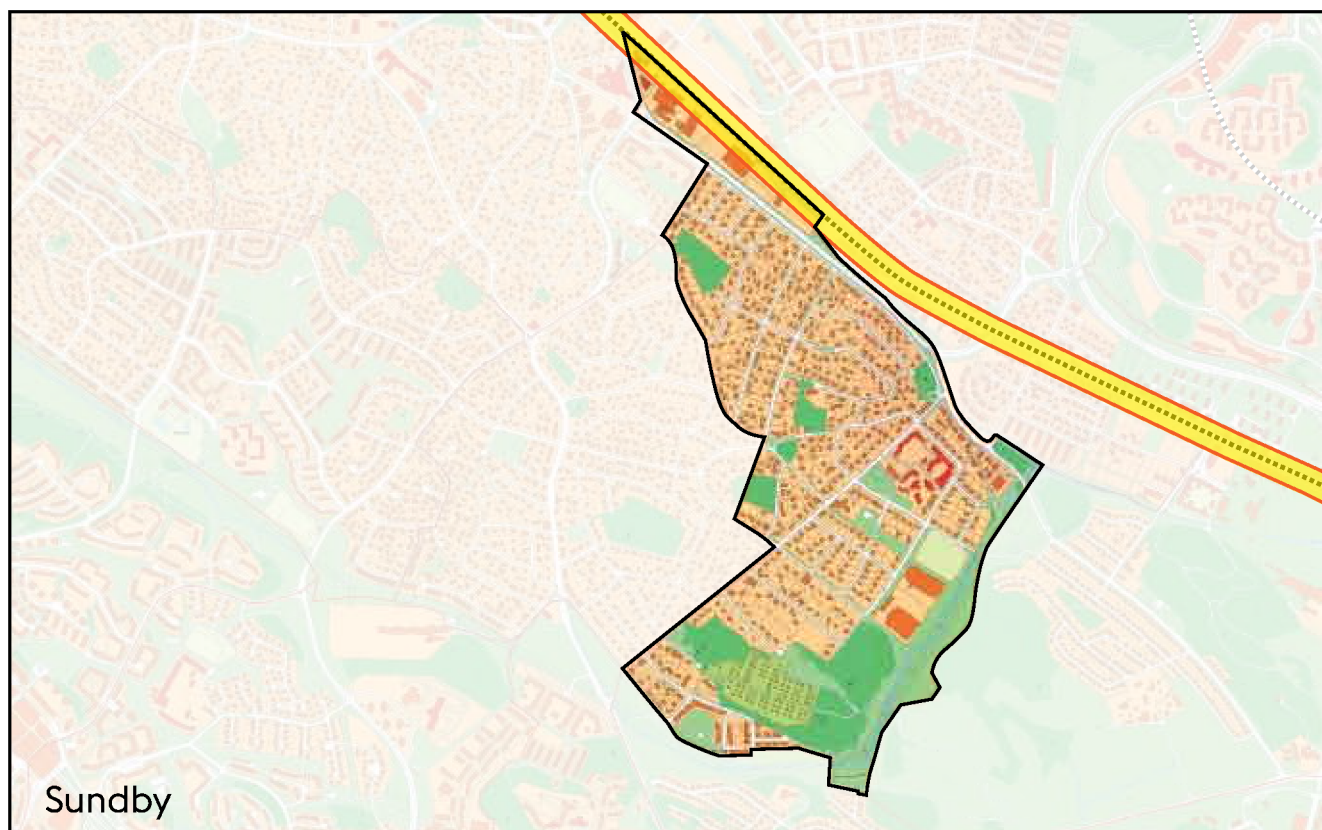
### Nya bostäder och en butiksfastighet

Stockholm stad har två pågående detaljplanearbeten i stadsdelens nordvästra del, sydost om Spånga pendeltågstation. Båda planområdena ligger mellan järnvägen och Bromstensvägen. Det ena planområdet (fast-

igheterna Ferdinand 8, 10 och 14 m.fl.) ligger cirka en kilometer från stationen. Där planeras för drygt tusen studentlägenheter. Det andra detaljplanearbetet gäller fastighet Ferdinand 9 och ska möjliggöra uppförandet av en ny butiksbyggnad (om cirka 4 200 kvm BTA) på tomtens östra del med parkering samt ett bostadskomplex med 160 bostäder varav 10 radhus.



De planerade studentlägenheternas innergård (illustration: Scharc Arkitekter AB).





## Solhem

I stadsdelarna Solhem och Lunda bor det cirka 9 000 invånare. Den övervägande delen bor i Solhem.

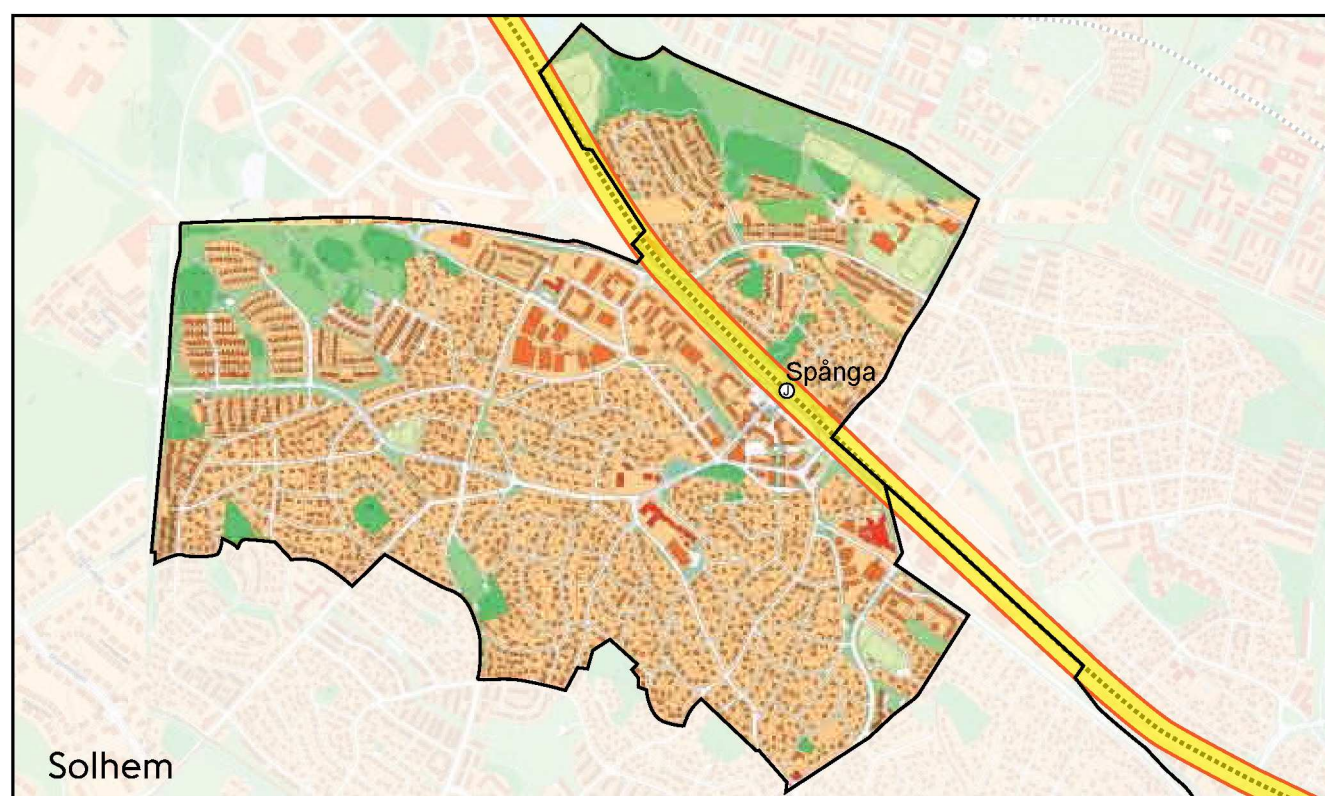
Solhem är ett villasamhälle som byggdes på privata initiativ för att ge lågavlönade arbetare möjlighet att skaffa sig ett eget hem. År 1904 påbörjades tomtförsäljningen. Solhem blev tack vare läget vid Spånga station centralorten i Spånga socken. Under 1960- och 1970-talen ändrades stadsdelens karaktär, då flera tomter styckades av och bebyggdes.

### Spånga station med närområde

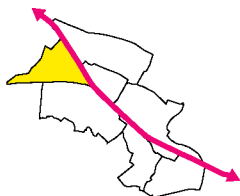
Spånga station trafikeras idag av pendeltåg. Söder om stationen korsar Spånga kyrkväg (Spångaviadukten) spåren. I stationens närområde är bebyggelsen förhållandevis tät. Här finns bostäder och verksamheter/lätt industri. Stadsbilden skiljer sig åt mellan norra och södra sidan om järnvägen. På norra sidan ligger villaområdet Solhöjden högt och med bergsskärningar mot spåren. Parallellt med spåren löper här en gång- och cykelväg. På södra sidan finns bussterminal

och ett litet centrum med småskalig bebyggelse och några 7-8 våningars lamellhus som utgör landmärken. Norra och södra sidan länkas samman av en gång- och cykelbro i en integrerad stationslösning.

Stationens plattform nås från söder via trappor, rulltrappa och hiss. De leder upp till gång- och cykelbron. Bron går norr ut till Bromsten och söder ut till Spånga centrum och andra centrala delar. Från bron går det att ta sig till bussterminalen. Flera lokal- och regionalbussar trafikerar terminalen. Det finns flera cykelparkeringar en av dessa är nybyggd med väderskydd och ligger vid bussterminalens västra sida och har plats för 26 cyklar. Det finns en annan cykelparkering med nya cykelställ för 20 platser. Norr om järnvägen vid anslutande gångbana saknas idag cykelparkeringar. Söder om järnvägen, på torget under gångbron som leder till stationen, finns plats för cirka 170 cyklar. Det finns även ett antal cykelparkeringar norr om stationen och vid bussterminalen på södra sidan om järnvägen.







## Lunda

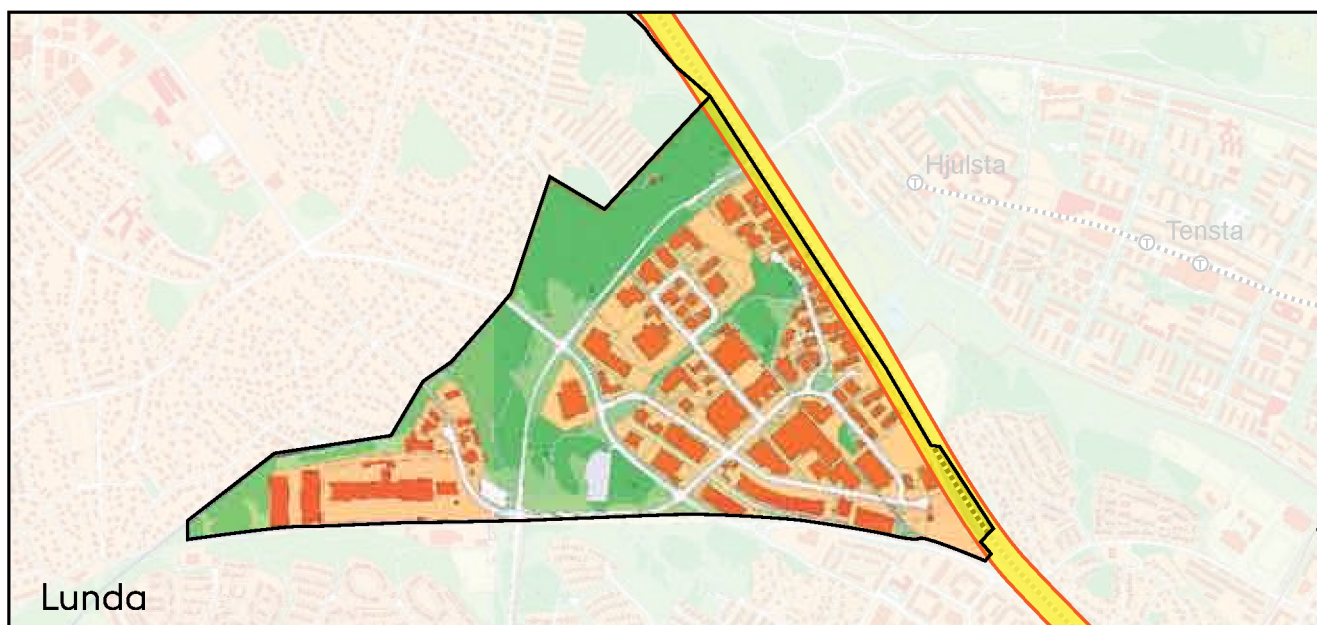
Lunda är en stadsdel som mestadels används för industri och kontorsändamål. I områdets nordöstra del ligger järnvägen. Industriområdet är ett av Stockholms större arbetsområden. Främst utgörs bebyggelsen av kontorslager och industribyggnader, huvudsakligen uppförda på 1970- och 1980-talet. Det finns mycket lite obebyggd industrimark kvar. Den mark som återstår är parkmark och ett område söder om industriområdet där det finns fornminnen.

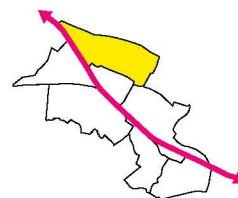
De passager som finns idag över järnvägen mellan Lunda och Tensta är dels en gångbro (Lunda gångbro) och dels Bergslagsvägen som också korsar järnvägen på bro. Vid gångbron och västerut parallellt med järnvägen finns ett gångstråk.

Spåranslutningen till Lunda industriområde är en av tre målpunkter för godstrafiken längs sträckan, de andra två är Tomtebodan och Sundbyberg.

## Förbifart Stockholm

Förbifart Stockholm är den planerade nya sträckningen för väg E4 mellan Skärholmen och Häggvik i Sollentuna. Den går i tunnel under en del av Lunda industriområde och kommer därefter upp i ytläge. Vägen passerar sedan på bro över Mälarbanan och Bällstaån innan den korsar över väg E18 i trafikplats Hjulstamotet.





## Tensta

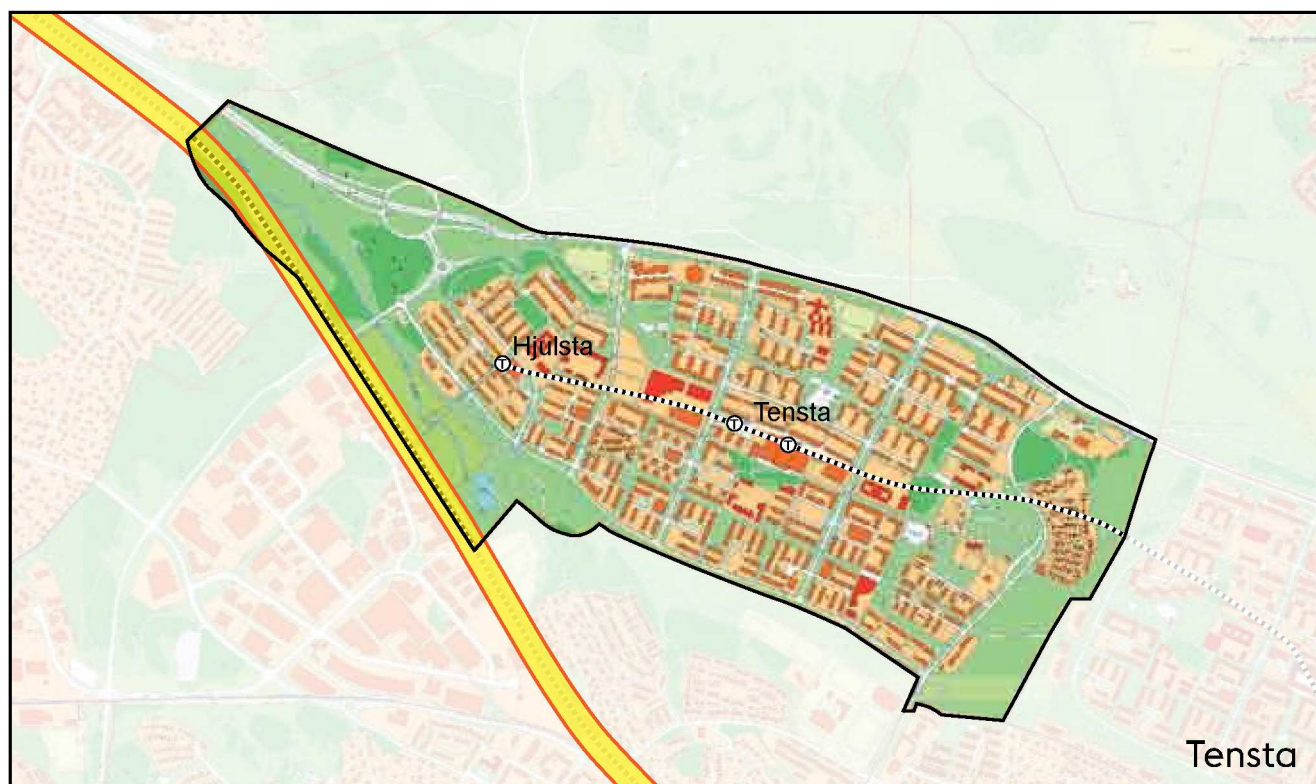
I den södra delen av Järvafältet ligger stadsdelen Tensta, som har drygt 18 000 invånare. Dess västliga del heter Hjulsta. År 1965 antogs en generalplan för området Tensta-Rinkeby. Tensta byggdes ut enligt denna plan mellan 1966-1971 och tillhör ett av miljonprogramsområdena. Husen består främst av skiv- och lamellhus. Bebyggelsen är tät grupperad, med högre hus i norr. Centralt i stadsdelen finns köpcentrum, skolor, tunnelbanestation, m.m. I Tenstas södra del finns ett bälte med lägre bostadshus.

Tenstavägen och Mälarbanan går i princip parallellt med varandra med ett avstånd på cirka 200 meter. Mellan vägen och järnvägen ligger Hjulsta koloniområde. På andra sidan järnvägen ligger Lunda industriområde. Koloniområdet började anläggas i början på 1970-talet i dalgången längs Bällstaån. I närheten av koloniområdet ligger Hjulsta vattenpark anlagd bland annat för dagvattenhantering. En trädrad fungerar

idag som en visuellt skyddande ridå mellan dessa områden. Vid kolonilotterna närmast järnvägen ligger bullernivåerna över gällande riktvärden.



Vy över järnvägen, kolonilotterna på Hjulstafältet och Tensta.



Tensta



## Bällstaån

Till stora delar löper Mälarbanans sträckning parallellt med Bällstaåns dalgång.

Ån börjar i Järfälla och rinner sedan genom Stockholm och Sundbyberg (i den övre delen benämns ån även Spångaån). Från Barkarby följer ån befintlig järnväg och korsar järnvägen mellan Bromsten och Spånga station innan den rinner ut i recipienten Bällstaviken (Mälaren) strax norr om Sundbyberg. Det är långa sträckor som är uträtade och ån har ett antal kulverteringar bland annat genom Spånga, där 1,4 km löper i tunnel.

I stort sätt fungerar Bällstaån (Spångaån) som en dagvattenledning. Den tar emot större delen av dagvattennätet från de tätbebyggda områden som den passerar.



Ån avvattnar bebyggelse, industriområden, gator och vägar. Vattnet innehåller höga näringshalter, relativt höga metallhalter och emellanåt höga bakterietal. Det innebär att vattenkvaliteten är undermålig. I större delen av ån är dessutom sedimenten förorenade av olja.

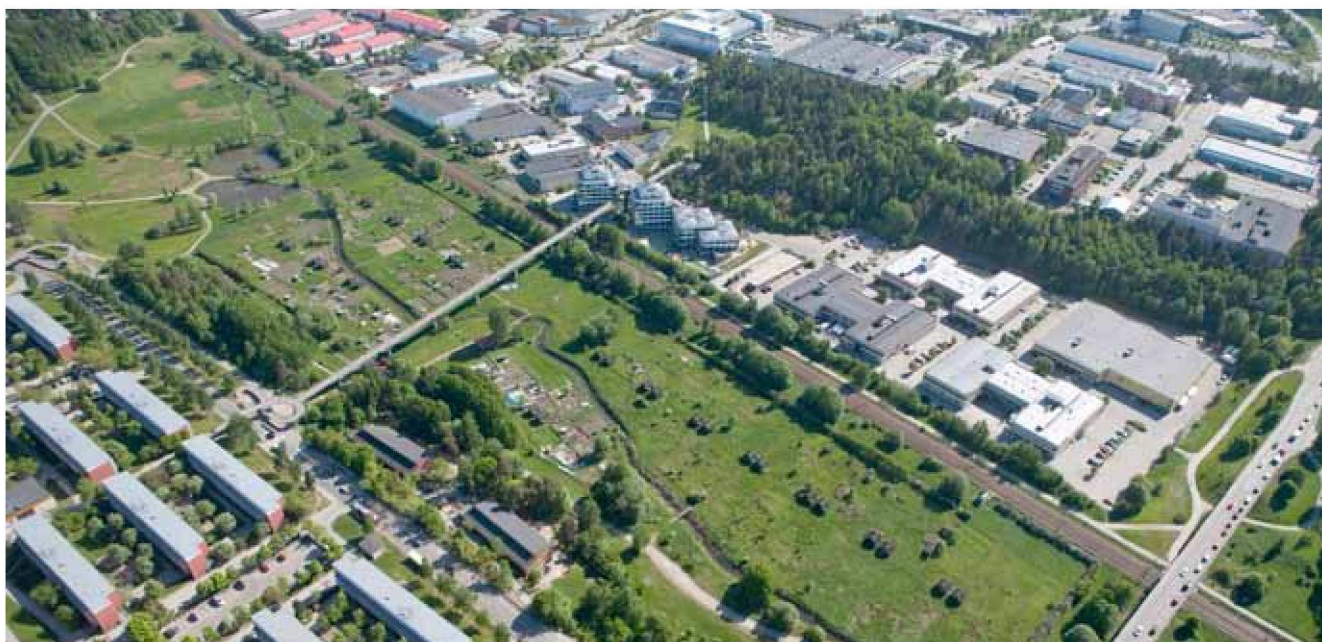
Nedströms Spånga är omkringliggande mark relativt låglänt. Bällstaån har en viktig funktion i avseende att hindra att vattennivån blir alltför hög i bebyggda områden. Stockholms del av ån betraktas även som en del av dagvattennätet.

Samtliga berörda kommuner har vidtagit och planerar ytterligare åtgärder för att förbättra vattenkvalitet och upplevelsevärde.

Sannolikt beror översvämningar av Bällstaån och skred på flera platser på utförda kulverteringar i kombination med svag avrinning, t ex vid Bromstens industriområde. Från Sundbyberg till Barkarby ligger järnvägen mycket nära Bällstaån. När ån översvämmas kan det påverka järnvägens funktion.

Vänstra bilden: Bällstaån och i förgrunden kolonilotterna.

Bild nedan: Bällstaån som rinner igenom koloniområdet och Hjulsta vattenpark. Närmast i bild stadsdelen Tensta och mitt emot på andra sidan järnvägen Lunda industriområde. Lunda gångbro till vänster i bilden och Bergslagsvägen (väg 276) till höger i bilden som binder samman stadsdelarna Lunda och Tensta.



# Förslaget

Programområdet omfattar järnvägsutredningens spårkorridor för sträckan Solvalla-Barkarby, en sträcka på cirka 6,1 km. Trafikverket har i sitt arbete med Mälarbanan, liksom detta programförslag valt att dela in bansträckningen i två delar. Anledningen är att det ger möjlighet till en snabbare planeringsprocess och därmed byggandet av ett tillräckligt långt sammanhängande fyrspar som är nödvändigt för att dess fulla kapacitet ska uppnås.

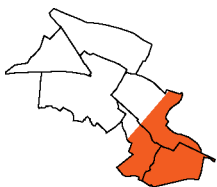
Trafikverkets ena delsträcka börjar i Duvbo (i Sundbyberg) och för Stockholm stad börjar samma delsträcka (orange linje i kartan nedan) först i höjd med Solvalla (i stadsdelen Bällsta) och den slutar vid

Fristadsvägen (i stadsdelen Bromsten). Den andra delsträckan (blå linje i kartan nedan) är från (kvarteret Ferdinand) Fristadsvägen till Spångadalen (i stadsdelen Tensta). Trafikverkets delsträcka är något längre och slutar vid Barkarby station (i Järfälla). Enligt Trafikverkets tidplan kan arbetet med delsträckan påbörjas 2017.

Trafikverket har angivit korridorens omfattning som det utredningsområde som det är möjligt att förlägga spåren inom. Det gör att spårkorridoren är olika bred längs sträckan. Det exakta spårläget inom korridoren kommer att presenteras i Trafikverkets järnvägsplan och redogörs därför inte för i programmet. Spåren kommer däremot inte att kunna förläggas utanför angiven spårkorridor. Generellt behöver spårområdet breddas med ca 15-20 meter utefter nuvarande järnvägslinje. En kurva kommer att behöva rätas ut för att kunna öka hastigheten.







## Solvalla – Fristadsvägen

### Solvalla med närområde

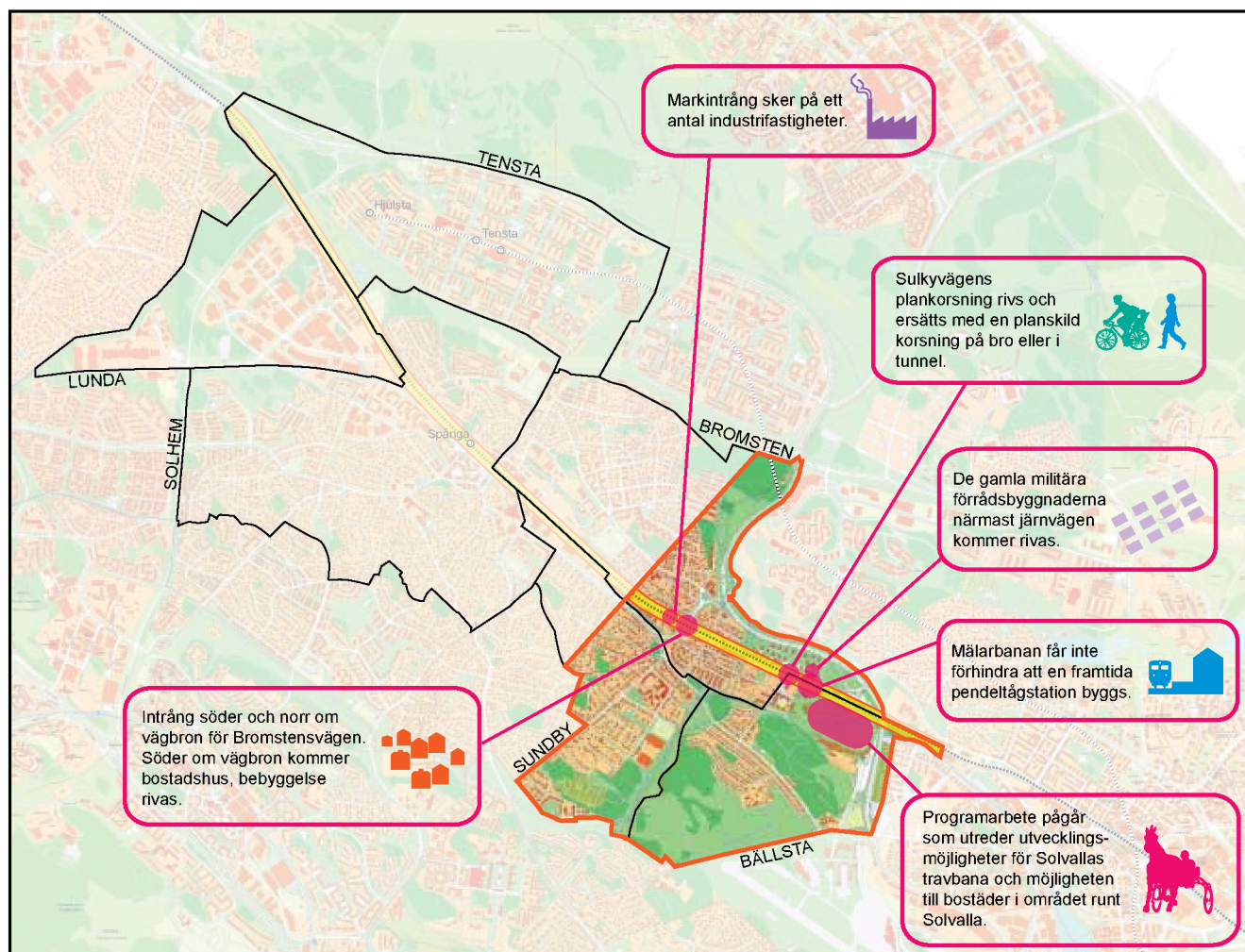
Vid Solvalla kommer en breddning på båda sidor om nuvarande spår område att behöva genomföras. Spårutbyggnaden ska inte omöjliggöra att en ny pendeltågsstation kan byggas i höjd med Solvalla. Det finns för närvarande inga beslut om en pendeltågsstation. En station kunna möjliggöra byte mellan pendeltåg och tvärbanans planerade Kistagren. Stadsbyggnadskontoret startade ett programarbete under hösten 2012. Programarbetet ska undersöka utvecklingsmöjligheter för travarenan och möjligheten till bostäder inom Travsällskapetets mark och dess påverkan på omkringliggande områden.

### Sulkyvägen

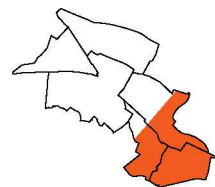
Plankorsningen med bommar för Sulkyvägen rivs i samband med fyrspårsutbyggnaden och ersätts med en planskild korsning över eller under spåren. Den planskilda korsningen får inte påverka möjligheterna för en framtida station vid Solvalla.

### F d militärt förrådsområde

Strax väster om Solvalla på norra sidan om järnvägen ligger ett 30-tal före detta militära förrådsbyggnader från 1940-talet. Förrådsbyggnaderna används idag av ett stort antal småföretagare som förråd/verksamhetslokaler. Dessa kommer att påverkas av järnvägsutbyggnaden och ett antal av dem måste rivas.







## Bromsten

Spårsektionen är trång genom Bromsten. På bägge sidor är avståndet som minst cirka 25 meter mellan hus/industralokaler och järnvägen. Intrång kommer att ske både söder och norr om vägbron för Bromstensvägen. På södra sidan påverkas intilliggande villa- och radhusbebyggelse. Ett antal bostadshus kommer att behöva rivas. Trafikverket löser in dessa fastigheter.

Järnvägstrafiken orsakar idag vibrationsstörningar för ett antal fastigheter i Bromsten. Åtgärder kommer att vidtas för att förstärka för en ny banvall vilket medför att vibrationerna reduceras. Bullerdämpande åtgärder kommer också att genomföras på sträckan genom Bromsten.



## Magasinvägen

Bromstensvägen passerar på bro över järnvägen och har här kombinerad gång- och cykelbana. Det innebär att de inte är separerade. Väster om denna vägbro på södra sidan om järnvägen ligger Magasinvägen, som löper parallellt med järnvägen. Här kommer intrång på ett antal industrifastigheter att ske. Magasinvägen kan komma att behöva flyttas i samband med spårutbyggnaden. När den nya stadsdelen i Bromstens industriområde växer upp finns det goda förutsättningar att det skapas en mer harmonisk gräns mot järnvägen.

## Sundby

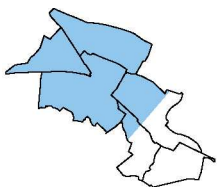
Söder om järnvägen mitt emot Bromstens industriområde, i stadsdelen Sundby, pågår ett detaljplanearbete för en matvarubutik i kombination med bostäder. Vid fastighetens nordvästra del kommer en betydande markremsa tas i anspråk till fyrspråsutbyggnaden. Ett närliggande detaljplanearbete innefattar förslag på drygt tusen studentlägenheter. Även här kommer mark inom planområdet att tas i anspråk för spårbreddningen. Det är än så länge osäkert hur mycket mark det handlar om.

Till vänster: Snedbilden avser Trafikverkets sträcka mellan Ullsundaleden och fram till strax efter vägbro för Bromstensvägen.

Nedan: Snedbilden visar Trafikverkets utbyggnadskorridor för sträckan precis innan vägbro Bromstensvägen till söder om Spånga pendeltågsstation.





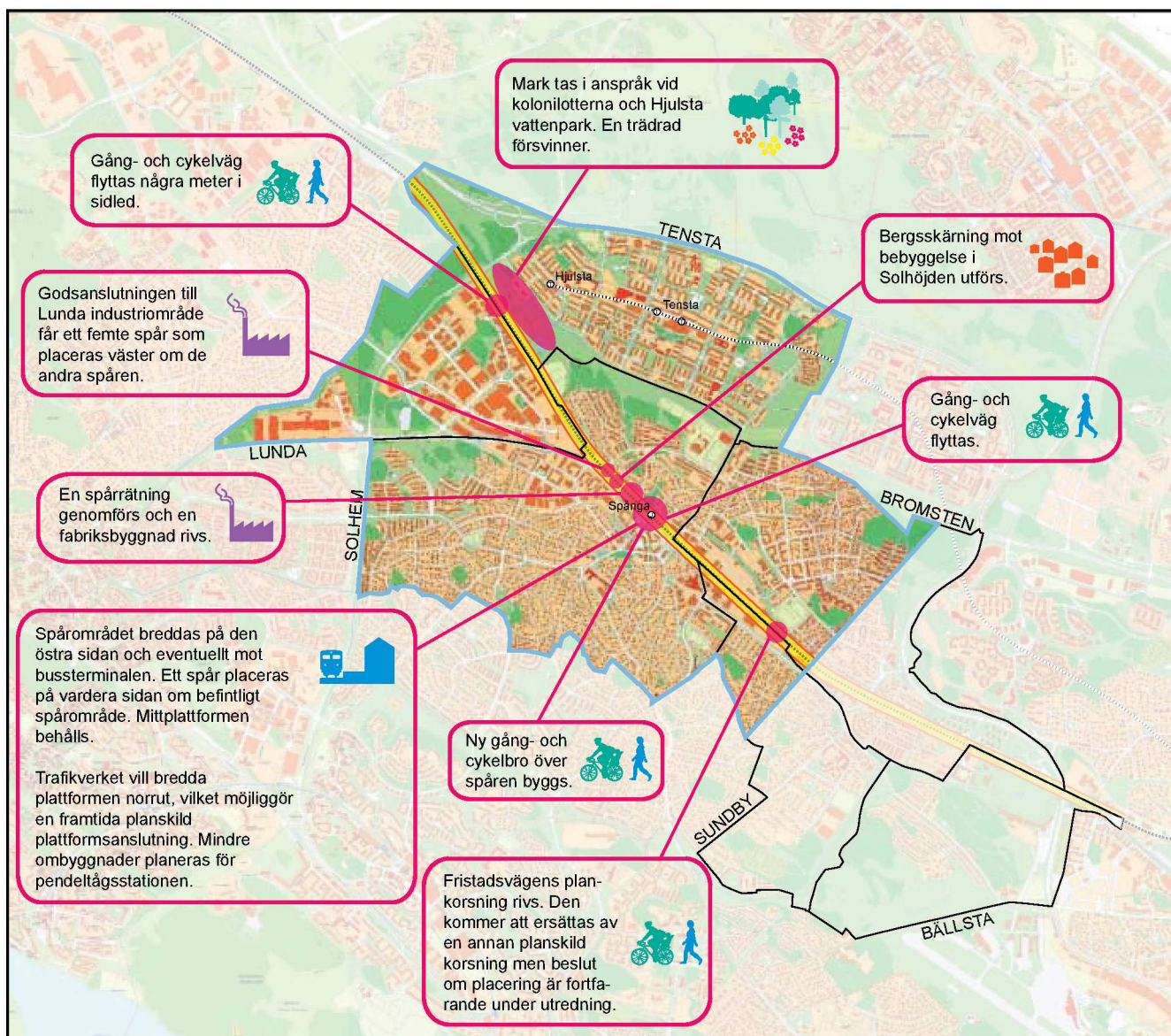


## Fristadsvägen-Spångadalen

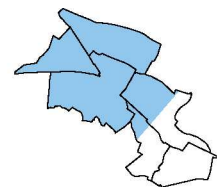
### Fristadsvägen

Vid Fristadsvägen kommer den nuvarande plankorsningen med bommar för gång- och cykeltrafik att rivas och ersättas med en tillgänglighetsanpassad planskild korsning. Var den kommer att förläggas är ännu under utredning. Det är komplicerat att bygga en ny planskild korsning på befintligt plats, då nuvarande korsning ligger i ett trångt läge mellan bostadsbebyggelse och Bällstaån. Trafikverket har

utrett hur Fristadsvägens plankorsning används idag. Utredningen kom fram till att den grupp som påverkas mest av Fristadsvägens plankorsning rivs och inte ersätts är barn respektive ungdomar. De använder korsningen för att ta sig till och från Ellen Key- och Bromstensskolorna. Kompletteringar görs nu till denna studie. Den slutliga placeringen av korsningen bestäms senare i planeringsprocessen.







### Spånga station

Dagens dubbelspår utökas med två nya spår som placeras på vardera sidan om befintliga spår. Vid Spånga station kommer spårområdet att breddas på den östra sidan. Breddning av spårområdet kan även bli nödvändig mot bussterminalområdet. Spånga centrum påverkas inte av järnvägsutbyggnaden.

Trafikverket vill även bredda nuvarande plattform i dess norra ände. Det möjliggör för en framtida planskild plattformsanslutning. En uträtning av spåren strax norr om dagens plattform planeras. Det medför

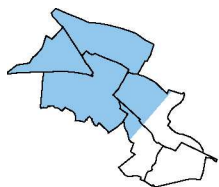
att viss bergsskärning görs i norra delen av Solhöjden och en industribyggnad rivs. Spåren kommer att flyttas närmare bostäderna. Detta tillsammans med bullerskärmar påverkar hur utrymmet kommer att upplevas.

Pendeltågsstationen ska genomgå en del mindre ombyggnader. Dagens mittplattform behålls. På norra sidan om spåren justeras gång- och cykelvägens läge på grund av spårbreddningen. Kontakten bör kunna förbättras mellan Bromsten i öst och Lunda i väst i och med en ny gång- och cykelbro över spåren.



Snedbild visar Trafikverkets utbyggnadskorridor mellan Spånga pendeltågsstation till vägbron för Bergslagsvägen.





### Lunda

Godståganslutningen till Lunda kommer i princip att behållas i sin nuvarande utformning, men med ett femte spår som placeras på västra sidan om de fyra huvudspåren. En gång- och cykelväg vid Lunda industriområde flyttas några meter i sidled. Gränsen för Lunda i nordväst utgörs av Bergslagsvägen (väg 275), som har en kombinerad, d v s inte separerad, gång- och cykelbana.

### Tensta koloniområde och Hjulsta vattenpark

Inom stadsdelen Tensta är det kolonilotterna och Hjulsta vattenpark (även kallad Spånga vattenpark) som direkt berörs av järnvägsutbyggnaden. Vid vattenparken riskerar påverkan att bli stor. En trädrad som idag utgör en skyddande ridå mot kolonilotterna försvinner.



Snedbilden visar utbyggnadskorridoren strax efter Spånga station mellan Lunda industriområde till vänster i bilden och området Solhemsbackarna till höger, fram till strax före Barkarbys pendeltågsstation.

## Planeringsinriktning

Hur Mälarbanan byggs ut kommer att påverka omkringliggande bebyggelse och landskap. Inte enbart visuellt utan även med ökade ljudnivåer vid fasad, eftersom spåren kommer att ligga närmare bebyggelsen. Det är viktigt med en samsyn mellan Trafikverket och Stockholms stad om de kvaliteter som ska präglade projektet. Fortskridandet av planeringen och utbyggnaden av Mälarbanan måste överensstämma med intentionerna i Promenadstaden. Likaså måste kommande planeringen av stadens utveckling ta järnvägens breddning i beaktande.

I Promenadstaden 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 av Stockholms attraktiva tyngdpunkter. Det innebär bland annat att Spångas bebyggelsestruktur kan förtätas med bostäder, verksamheter, service och handel samt att tillgängligheten till parker och grönområden förbättras. Utbyggnaden av Mälarbanan kommer att stärka Spångas attraktivitet då en bättre kollektivtrafik kommer att erbjudas. I den kommande planeringen bör en översyn av stationsområdet genomföras för att stärka tyngdpunkten samt kopplingarna till andra delar av staden.

Utbyggnaden av järnvägen kommer att medföra att barriären som den utgör i stadslandskapet blir mer påtaglig. Det är därför av stor vikt att områdena kring spåren tas om hand. Det gäller bland annat utformningen av bullerskärmar, stängsel/staket och att planskilda korsningar blir så tilltalande som möjligt. Kopplingarna över spåren, som samtliga kommer vara planskilda när Mälarbanan har breddats, måste belysas i kommande planeringsarbete. Kontakten mellan norra och södra sidan om spåren behöver förbättras. Avsikten är att motverka den barriär som järnvägen utgör i stadslandskapet. Även skötseln av områdena och ytorna närmast spåren är viktig.

Det är av stor vikt att det fortsatta arbetet med planeringen av Mälarbanan sker i samverkan med de program- och detaljplanearbeten som pågår längs med järnvägen. För programmet för utvecklingen av Travsällskapetets mark vid Solvalla är Sulkyvägens passage med järnvägen en viktig fråga som behöver lösas. De industrifastigheter som kan komma att beröras av en flytt av Magasinsvägen måste belysas i kommande järnvägsplan samt i detaljplan. Detta för att säkerställa angöring till fastigheterna. Även de planerade bostäderna längs med järnvägen måste beaktas i kommande planeringsarbete.



# Konsekvenser

## Miljökonsekvenser

### Behovsbedömning

Till planprogram behövs ingen miljökonsekvensbeskrivning och det har därför inte utförts någon behovsbedömning av program för Mäljarbanan. Utbyggnaden av Mäljarbanan i sin helhet innebär dock en sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller Miljöbalken (1998) 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. För kommande detaljplaner ska därför miljökonsekvensbeskrivningar upprättas.

Nedan presenteras en översiktlig genomgång av de miljöfrågor som tidigare har identifierats i miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsutredningen för Mäljarbanan, delen Tomtebodakallhäll (2008) och som har betydelse för omgivningen och projektet inom Stockholm stad.

### Landskapskaraktär

I Bromsten krävs markintrång för bostadsbebyggelse och i Spånga rivs en fabriksbyggnad i samband med spårrätning. En breddning av spårområdet medför att järnvägen kan komma att upplevas som en större fysisk och mental barriär. På de sträckor där järnvägsspåren går på bank respektive i skärning kommer breddningen av spårområdet förstärka intrång och omgivningspåverkan.

### Kultur- och naturmiljö

#### Kulturmiljö

De före detta militära förrådsbyggnaderna mitt emot Solvalla påverkas av järnvägens breddning. Intrånget blir stort och ett flertal byggnader behöver rivas.

#### Naturmiljö

Inga värdefulla naturmiljöer påverkas av Mäljarbanans utbyggnad. Ballstaån är en av få öppna åar som ligger förhållandevis centralt inom Stockholmsområdet. Utbyggnaden av Mäljarbanan bedöms inte påverka åns redan låga naturvärden negativt. I Tensta finns en stor grönya med gångvägar, vatten och flera kolonilotter. Ballstaån rinner igenom här med två större anlagda dagvattendammar.

### Friluftsliv och rekreation

Hjulsta vattenpark kommer i samband med järnvägens breddning att påverkas av markintrång och ökade bullernivåer. De gång- och cykelvägar behöver flyttas i och med spårbreddningen ersätts av nya.

### Luft, energi och klimatpåverkan

#### Luft

Järnvägen bidrar till föroreningar vid spår. Genomförda studier visar att cirka 50 meter från spåren är påverkan av metallnedfall förhållandevis begränsat. Närmare spåren finns dock en risk för att de kritiska belastningsgränserna för främst bly och koppar överskrids. Spårnära skärmar kan förhindra spridningen till bland annat närliggande trädgårdar.

När Mäljarbanan är utbyggd bedöms en överflyttning av trafikanter från väg till järnväg ske. Denna förväntas medföra en minskning på cirka ett ton kväveoxider. Partikelhalterna bedöms inte påverkas av de ändrade resevanorna. De totala partikelhalterna kommer att vara mycket små. Rådande miljökvalitetsnormer kommer med god marginal att uppnås vid Spånga station.

#### Energi och klimatpåverkan

En utbyggnad mellan Tomtebodakallhäll medför en överflyttning av trafikanter från väg till järnväg. Det medför en minskning med cirka sex tusen ton koldioxid per år jämfört med Trafikverkets så kallade nollalternativ, som innebär att dagens situation bibehålls. I nollalternativet ökar trafik och trängsel på vägarna i utredningsområdet. Den el Trafikverket använder produceras av förnyelsebara källor.

### Buller och vibrationer

#### Buller

Riktvärden för tågbuller på sträckan Solvalla-Spångadalen överskrids redan idag. Fyrspårsutbyggnaden leder till att avståndet mellan hus och järnväg minskar vilket innebär en ökad ljudnivå vid husen. Sträckan kommer således att fortsatt vara bullerutsatt och riktvärdena för buller kommer inte att klaras längs stora delar av sträckan. Bullerskärmar föreslås, i

gestaltungsprogrammet tillhörande järnvägsutredningen, bland annat ges en högre detaljeringsgrad vid bostadsmiljöer och vid platser där människor vistas nära skärmarna samt ges ett lättare uttryck när de placeras nära bebyggelse.

### **Vibrationer**

Marken längs sträckan består i huvudsak av lermark. Det finns bebyggelse i Bromsten som utsätts för vibrationer över gällande riktvärden. Genom förstärkningsåtgärder kommer störningarna att begränsas. Likaså kommer kalkstensförstärkning behövas drygt en kilometer väster om Spånga station.

### **Mark och vatten**

Omgivande mark, yt- och grundvattenförhållanden, påverkas inte av utbyggnadsplanerna annat än tillfälligt under byggskedet. Sammantaget bedöms därför miljökonsekvenserna under driftskedet bli små.

### **Risk och säkerhet**

Det sker betydligt färre olyckor kopplat till järnväg jämfört med trafikolyckor på vägar. Det inträffar dock ett antal olyckor per år. Vanligast är att personer blir påkörda av tåget, när de genar över spåren. Säkerhetsnivån är hög för ytspår och stationer förlagda ovan mark.

Utbyggnaden till fyrspårig järnväg innebär att det blir farligt att beträda och korsa spåren. Det kommer vara mer trafik och dubbelt så många spår att ha uppsikt över. Åtgärder som planskilda korsningar för gång- och cykeltrafik i attraktiva lägen och stationer kommer därför att ha stor betydelse. Dessutom behöver stängsel uppföras längs sträckan. Sammantaget innebär de säkerhetsåtgärder som Trafikverket vidtar uppfylla kraven för en mycket god säkerhet.

Ursparningar och kollisioner där flera människor skadas är mycket sällsynt förekommande för persontåg. Enligt Länsstyrelsen i Stockholms län ska ny bebyggelse lokaliseras minst 25 meter från spårmittpunkt. Om bebyggelse lokaliseras inom 25 meters från spårmittpunkt

behöver skyddsåtgärder utföras och beskrivas i en särskild riskanalys. En utbyggnad av Mälarbanan till fyra spår innebär att det utmed sträckan kommer att finnas bebyggelse som ligger inom 25 meter från spårmittpunkt. En riskutredning kommer därför att tas fram för kommande järnvägsplaner och detaljplaner.

Den elektromagnetiska strålningen som en utbyggd järnväg medför utifrån dagens kunskapsläge ger inga klarlagda hälsoeffekter. Trafikverket kommer vidta rimliga åtgärder i banans elmatning. Detta bedöms minska magnetfälten till nivån för Stockholms stads inriktningsmål för bostäder.

### **Störningar under byggskedet**

Byggtiden förväntas uppgå till 3-5 år. Målet är att järnvägstrafiken på Mälarbanan och vägtrafiken på korsande vägar över och under järnvägen ska påverkas så lite som möjligt under byggtiden. Provisoriska lösningar kommer att anläggas för väg-, gång- och cykeltrafik. Framkomligheten på viktiga broar upphör eller reduceras dock kraftigt periodvis. Vägar längs med Mälarbanan påverkas och omledningsvägnät tas fram. Det blir negativa konsekvenser för den lokala trafiken. Gång- och cykelvägar kommer att behöva användas som byggarbetsvägar och för etableringar. Ersättnings gång- och cykelvägar krävs. Cykelstråk utpekade som huvudstråk och pendlingsstråk kan inte användas för detta ändamål.

Mellan Solvalla-Bromsten medför utbyggnaden av järnvägen intrång i stadsmiljön. Markintrång är nödvändigt och fastigheter kommer att lösas in och byggnader rivas. Sträckan efter Spånga station och väster ut berörs av intrång i naturmiljön, dock anses denna naturmiljö inte ha något större värde.

Det kommer under hela byggtiden, på de platser där tyngre anläggningsarbeten pågår, vara störningar från buller, vibrationer och stomljud. Buller från bygg- och anläggningsverksamhet regleras i Naturvårdsverkets (författningssamling) allmänna råd om buller från byggplatser (till kap. 2 och 26 kap. 19§ miljöbalken).



Bällstaån påverkas under byggskedet. Omläggning av befintlig järnvägsbro vid Bromsten innebär troligen en tillfällig omläggning av ån. Länshållningsvatten som bildats från schaktarbetena kontrolleras och renas före utsläpp till recipient. För alla arbeten med nya plankorsningar kommer grundvattensänkning krävas temporärt. En alternativ hantering av dagvatten under byggtiden är att renat länshållningsvatten släpps ut i Bällstaån.



## Barnkonsekvenser

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. I den fortsatta planeringsprocessen är det viktigt att barnperspektivet belyses. Med begreppet barnperspektiv menas här både barnets egna perspektiv och ett perspektiv med barn i fokus. Det handlar framförallt om passager över järnvägen samt utformningen av det samma. Ur barnens perspektiv innebär fler planskilda passager över järnvägen en tryggare och säkrare miljö.

Programförslaget påverkar möjligheten för framförallt barn att röra sig inom eller/och emellan stadsdelar. Idag finns det längs järnvägssträckan (6,1 km), Solvalla-Spångadalen, möjlighet att passera järnvägen gående eller med cykel på sju platser. Tre av vägarna är bilvägar, varav två (Bromstensvägen och Bergslagsvägen) har kombinerad gång- och cykelbana d v s inte separerad. Den tredje bilvägen (Spångaviadukten) har separerad gång- och cykelbana. I samband med att Mälarbanan byggs ut kommer korsningen vid Fristadsvägen, som frekvent används av barn som tar sig till och från skolorna, att försvinna. Den ersätts men var den nya planskilda korsningen förläggs är inte beslutat. Det är viktigt att i det fortsatta planeringsarbetet studera hur bland annat tillgängligheten för barnen påverkas om korsningen flyttas geografiskt.

Trafikverket har för avsikt att, ur säkerhetssynpunkt, stängsla in delar av järnvägssträckan. Det förhindrar barn och även vuxna att ta sig in på spårområdet. Bullerskärmar, som blir aktuellt på delar av sträckan, förhindrar också att spåren beträds. Trafikverket planerar ett antal planskilda korsningar över spåren för att eliminera att människor springer över spåren samt för att överbygga den barriäreffekt och reducera de risker som en utbyggnad av Mälarbanan innebär.

# Fortsatt arbete

## Stadsbyggnadskontorets planer

Programmet redovisar övergripande förslaget till Mälarbanans utbyggnad från två till fyra spår för sträckan Solvalla-Spångadalen. De frågor som Stadsbyggnadskontoret anser bör ligga till grund för fortsatt planläggning hanteras också i programmet. I kommande detaljplaner för Mälarbanan är det viktigt att en samordning sker med pågående planprojekt utmed sträckan. Detta för att möjliggöra attraktiva och funktionella områden i spårens närhet utan att avkall görs på spårens behov.

Programområdets gräns utgörs av den järnvägskorridor inom Stockholms stad som Trafikverket beslutade om i järnvägsutredningen. Programområdesgränsen, tillsammans med den beräknade gränsen för 70 dBA maximal ljudnivå från de nya spåren, utgör avgränsningen för vilka som anses berörda av programförslaget. De fastigheter som ligger inom och i anslutning till denna avgränsning kommer att redovisas på fastighetsförteckningen för programsamrådet. Inför kommande detaljplanearbeten kan nya bullerberäkningar medföra att flera eller färre fastigheter blir berörda. En ny fastighetsförteckning behöver därför upprättas inför respektive plansamråd.

Programsamråd sker under perioden 18 juni – 9 augusti 2013, med ett samrådsmöte den 18 juni. Utfallet av programsamrådet kommer att bearbetas och redovisas för Stadsbyggnadsnämnden för ställningstagande inför fortsatt arbete.

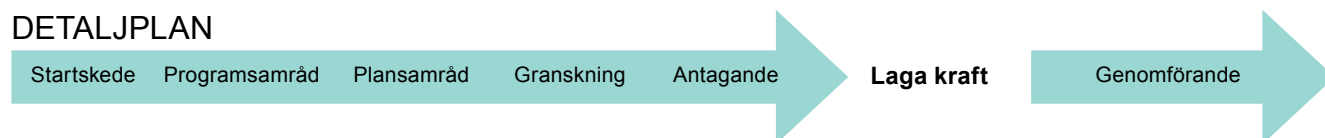
## Trafikverkets planer

Trafikverket påbörjade under våren 2012 arbetet med järnvägsplan för sträckan Tomtebodabarkarby. I järnvägsplanen regleras hur mycket mark järnvägen tar i anspråk samt belyser alla intrång och störningar som utbyggnaden av järnvägen innebär. Systemhandlingen utgör underlag för järnvägsplan och bygghandlingar. I denna redovisas spårutbyggnadens tekniska anläggningar. En ny och fördjupad miljökonsekvensbeskrivning tas fram i samband med järnvägsplanen. Anläggningsarbetet kan påbörjas först efter att järnvägsplanen fastställts och vunnit laga kraft samt berörda kommunala detaljplaner vunnit laga kraft.

### JÄRNVÄGSPLAN



### DETALJPLAN





# Referenser

## Litteratur

Johansson, Ingrid, 2003, *Stockholm utanför tullarna, nittiosju stadsdelar i ytterstaden*, Stockholmia förlag.

## Offentliga dokument

AB Stockholms Lokaltrafik, 2009, *Cykelparkera vid pendeltåget – En inventering av cykelparkeringsmöjligheter vid pendeltågstationer*.

Banverket, oktober 2008, *Järnvägsutredning Mälarbanan, delen Tomtebodavägen-Kallhäll*, utställningshandling, (diarienummer: F08-4382/SA20).

Banverket, oktober 2008, *Delrapport Gestaltningssprogram, Järnvägsutredning Mälarbanan, delen Tomtebodavägen-Kallhäll*, (diarienummer: F08-4382/SA20).

Stockholm stad, *Detaljplan för Förbifart Stockholm, Hjulstamotet i stadsdelarna Akalla, Lunda och Tensta i Stockholm*, (diarienummer: 2009-20807), [www.insynsbk.stockholm.se](http://www.insynsbk.stockholm.se).

Stockholm stad, Planbeskrivning, *Detaljplan för fastigheterna Ferdinand 8, 10 och 14 m m i stadsdelen Sundby*, (diarienummer: 2010-13517), [www.insynsbk.stockholm.se](http://www.insynsbk.stockholm.se).

Stockholm stad, Planbeskrivning, *Förslag till detaljplan för kv Tora m fl, i stadsdelen Bromsten i Stockholm*, (diarienummer: 2008-19226), [www.insynsbk.stockholm.se](http://www.insynsbk.stockholm.se).

Stockholm stad, *Promenadstaden översiktsplan för Stockholm*, antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010.

Stockholm stad, *Bromstensstaden, Utkast till Gestaltningssprogram, allmänna anläggningar, bostäder i kv Tora och Lunden, förskola i kv Bromstens Gård*, (diarienummer: 2008-19226), [www.insynsbk.stockholm.se](http://www.insynsbk.stockholm.se).

Trafikverket, 2012-12-17, *Plankorsning Fristadsvägen*.

## Lagstiftning

Lagen om byggande av järnväg, 1995:1649.

Plan- och bygglagen, SFS 2010:900.

Naturvårdsverkets författningssamling, 2004, Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser, (till 2 kap. och 26 kap. 19§ miljöbalken), (NFS 2004:15).

## Webbkällor

[www.lanstyrelsen.se](http://www.lanstyrelsen.se), 2013-05-28.

[www.statistikomstockholm.se](http://www.statistikomstockholm.se), 2013-05-02.



### **Medverkande**

Programmet har utarbetats av Lisa Rehnström, Tony Andersson och Filippa Andersson på WSP stadsutveckling. Elin Lundbäck, Eric Tedesjö, Osvaldo Duffau på Stadsbyggnadskontoret, Jonas Norberg på Exploateringskontoret och Elenore Bjelke på Trafikkontoret.

### **Foton, kartor och illustrationer**

I programmet redovisade fotografier har tagits fram av WSP och Stockholms stadsbyggnadskontor.

Kartmaterial och ortofoto har bearbetats av WSP och Stockholm stad.

Illustrationerna är dels framtagna av WSP och dels av Stockholm stad.



# Programkarta

Mark tas i anspråk vid kolonilotterna och Hjulsta vattenpark. En trädrad försvinner.



Gång- och cykelväg flyttas några meter i sidled.



Godsanslutningen till Lunda industriområde får ett femte spår som placeras väster om de andra spåren.



En spårrätning genomförs och en fabriksbyggnad rivs.



Spårområdet breddas på den östra sidan och eventuellt mot bussterminalen. Ett spår placeras på vardera sidan om befintligt spårområde. Mittplattformen behålls.



Trafikverket vill bredda plattformen norrut, vilket möjliggör en framtida planskild plattformsanslutning. Mindre ombyggnader planeras för pendeltågsstationen.

Ny gång- och cykelbro över spåren byggs.



Fristadsvägens plankorsning rivs. Den kommer att ersättas av en annan planskild korsning men beslut om placering är fortfarande under utredning.



Intrång söder och norr om vägbron för Bromstensvägen. Söder om vägbron kommer bostadshus, bebyggelse rivas.



**Stockholms  
stad**



## Mälarbanan

Mälarbanan är järnvägen som binder samman bland annat Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm.

Mälarbanan trafikeras av fjärr-, gods-, och regionaltåg samt av pendeltåg mellan Bålsta-Stockholm. Dubbelspåret mellan Tomtebodavägen och Kallhäll är en av landets mest trafikerade sträckor.

För att öka järnvägens kapacitet, få plats med fler tåg på spåren och tillgodose den ökade efterfrågan på mer trafik, planeras en utbyggnad av Mälarbanan med ytterligare två spår på sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll.

Bergsskärning mot bebyggelse i Solhöjden utförs.



Gång- och cykelväg flyttas.



## Bålstaån

Till stora delar löper Mälarbanans sträckning parallellt med Bålstaåns dalgång. Ån börjar i Järfälla och rinner sedan genom Stockholm och Sundbyberg (Bålstaån kallas även Spångaån). Från Barkarby följer Bålstaån befintlig järnväg och korsar densamma mellan Bromsten och Spånga station. Därefter rinner den ut i recipienten Bålstaviken (Mälaren) strax norr om Sundbyberg. Det är långa sträckor som är uträtade och ån har ett antal kulverteringar bland annat genom Spånga, där 1,4 km löper i tunnel.

Markintrång sker på ett antal industrifastigheter.



Sulkyvägens plankorsning rivs och ersätts med en planskild korsning på bro eller i tunnel.



De gamla militära förrådsbyggnaderna närmast järnvägen kommer rivas.



Mälarbanan får inte förhindra att en framtida pendeltågstation byggs.



Programarbete pågår som utreder utvecklingsmöjligheter för Solvallas travbana och möjligheten till bostäder i området runt Solvalla.



BROMSTEN

BÅLLSTA

SÖLLENTUNA



Stockholms  
Stadsbyggnadskontor  
juni 2013