



Handläggare: Johan Filipsson
Tfn 08-508 272 52

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Redovisning av programsamråd och ställningstagande inför fortsatt planarbete för utbyggnad av Mälarbanan

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av programsamrådet och uppdrar åt kontoret att upprätta planförslag i enlighet med kontorets utlåtande.

Susanne Lindh

Bo Bergman

Fredrik Legeby

Sammanfattning

Trafikverket ska bygga ut spårkapaciteten på Mälarbanan från två till fyra spår på sträckan Tomtebodavägen – Kallhäll (ca 20 km). Projektet ingår i den s.k. Stockholmsöverenskommelsen som träffades 2007 mellan staten och regionens aktörer avseende prioriterade infrastrukturprojekt. Stockholms stadsbyggnadsnämnd beslutade den 8 december 2011 att uppdrar åt kontoret att påbörja programarbete för den del som berör Stockholm stad (ca 6 km).

Programsamråd hölls under perioden 18 juni – 19 september 2013. Under samrådet har 39 yttranden inkommit. Länsstyrelsen anser att programmet ger en mycket bra översiktlig beskrivning av berörda områden och att det pekar på de viktigare miljöfrågor som behöver vidarestuderas. Närboende önskar att konsekvenser utreds noggrannare och att tillräckliga bulleråtgärder vidtas.

Utbyggnad av Mälarbanan är ett angeläget projekt som är av intresse för en väsentligt större grupp än kommunens invånare. Av Trafikverkets järnvägsutredning, som tidigare gjorts, framgår att förutsättningarna för en järnvägsbreddning är relativt gynnsamma på den aktuella sträckan. Likväl är det oundvikligt att utbyggnaden kommer att påverka omgivningen. I kontorets arbete ingår att verka för att i så stor utsträckning som möjligt mildra den påverkan som utbyggnaden innebär för närområdet. Inom ramen för kommande detaljplanearbete och Trafikverkets arbete med järnvägsplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ska en rad olika utredningar tas fram, bland annat med avseende på risker, buller och vibrationer, vatten- och kulturmiljöfrågor. Även kopplingarna över spåren, som samtliga kommer vara planskilda när Mälarbanan har breddats, ska belysas i kommande planarbete. Kontorets sammanfattade bedömning är att de under programsamrådet inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet. Kommande detaljplanearbete ska, så långt det är möjligt, samordnas och anpassas till Trafikverkets arbete med järnvägsplan och järnvägens tilltänkta etapputbyggnad.

Bilaga: Programsamrådsredogörelse dat. 2013-10-21

UTLÅTANDE

Bakgrund

Mälarbanan är benämningen på den järnvägssträckning som går från Stockholm i riktning mot Västerås. Banan utgör en viktig del av Mälardalens järnvägsnät för pendel-, regional-, fjärr- och godstågstrafik. Idag är belastningen mycket hög och banans kapacitet är maximalt utnyttjad. Återkommande trafikstörning uppkommer eftersom tåg med olika trafikuppgifter och stoppmönster delar spår. Projektet ingår i den s.k. Stockholmsöverenskommelsen som träffades 2007 mellan staten och regionens aktörer avseende prioriterade infrastrukturprojekt. Banverket, nuvarande Trafikverket, tog år 2008 fram en järnvägsutredning för Mälarbanan på sträckan Tomtebodavägen – Kallhäll (ca 20 km) och år 2009 beslutades att påbörja arbete med järnvägsplaner för sträckan.

På sträckan Barkarby-Tomtebodavägen föreslogs två olika alternativ i järnvägsutredningen. År 2010 beslutade Trafikverket att utbyggnaden till fyra spår skulle följa befintlig sträckning. Utbyggnaden av Mälarbanan sker för att utöka kapaciteten på banan samt att minska den störningskänslighet. Utbyggnaden av Mälarbanan är även en del i att fullt kunna nyttja den kapacitetsökning som Citybanans utbyggnad medför. Först när Mälarbanan är utbyggd till fyra spår kan full kapacitet på Citybanan nås.

I juni 2013 offentliggjordes Trafikverkets förslag till ny nationell plan. Förslaget innebär att det finns medel för att bygga ut sträckan Duvbo-Barkarby under perioden 2017-2019. Den nya nationella planen ska beslutas av Riksdagen under början av 2014. Trafikverket hanterar järnvägsbreddningen enligt lagen om byggande av järnväg och tar fram en eller flera järnvägsplaner.

Spårutbyggnaden berör ett stort antal befintliga detaljplaner inom Stockholm. En järnvägsplan kan inte upprättas i strid mot gällande detaljplan. För projektets genomförande krävs att Stockholms stad upprättar detaljplaner som ger utrymme för spårutbyggnaden.



Översiktskarta, Trafikverket

Programförslaget

Programområdet är ca 6 km långt och omfattar en spårkorridor, inom Stockholms stads gränser, längs den nuvarande sträckningen av Mäljarbanan. Programmet presenterar planeringsförutsättningar för de stadsdelar inom Stockholms stad som berörs av järnvägsbreddningen samt planeringsinriktningar för det fortsatta arbetet. Tillsammans med inkomna synpunkter ska programmet ligga till grund för fortsatt detaljplanering.

Utbyggnaden passerar genom en rad olika områden med varierande användning från bostäder till industri. Av de sex berörda stadsdelarna inom programområdet ligger fem inom Spånga-Tensta stadsdelsnämndsområde och en inom Bromma stadsdelsnämndsområde. Trafikverket har i sitt arbete med Mäljarbanan, liksom kontorets programförslag, valt att dela in bansträckningen inom Stockholms stad i två delar. Den första delsträckan berör området *Fristadsvägen till Järfälla kommungräns*. Den andra delsträckan berör sträckan *Sundbyberg kommungräns till Fristadsvägen*. Anledningen är att detta ger möjlighet till en effektivare planeringsprocess och snabbare utbyggnad.



Utdrag från programkarta

Programsamråd

Programsamråd hölls under perioden 18 juni – 19 september 2013. Programmet visades i Tekniska Nämndhuset under husets öppettider. Programförslaget visades även på Spånga bibliotek, Värsta allé 12 samt på biblioteket i Tensta, Hagstråket 13 de tider då lokalerna höll öppet samt på stadsbyggnadskontorets hemsida. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser. Utskick gjordes av samrådsbrev och program till ca 200 hushåll och fastighetsägare. Allmänheten informerades om programsamrådet genom annons i

Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet och i berörda lokaltidningar. Samrådsmöte i form av öppet hus hölls den 18 juni 2013 på Trafikverkets projektkontor på Stormbyvägen 2-4 i Spånga. Cirka 35 personer kom till mötet. Företrädare från stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret samt Trafikverket deltog. De vanligaste frågor som diskuterades vid mötet var exakta spårlägen och inlösen av fastigheter.

Sammanfattning av synpunkter

Nedan redovisas ett kort utdrag av synpunkter som inkom under program-samrådet. För en fullständig redovisning av inkomna synpunkter hänvisas till programsamrådsredogörelsen.

Länsstyrelsen anser att programmet ger en mycket bra översiktlig beskrivning av berörda områden och att det pekar på de viktigare miljöfrågor som behöver studeras mer ingående i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, och att en miljöbedömning med MKB behövs. MKB:n för järnvägsplanen bör i huvudsak kunna utgöra underlag för miljöaspekternas behandling i detaljplanen. Länsstyrelsen lyfter särskilt frågor kring riskhänsyn, förorenad mark samt vattenfrågor. Det är angeläget att betrakta förhållandena i Bällstaån som helhet när man genomför åtgärder som påverkar flödena. Planeringen bör ske i nära kontakt med Stockholm Vatten, Sundbyberg och Järfälla kommuner samt med Trafikverket.

Trafikverket anser att största hänsyn till riksintresset Mälarbanan måste tas vid planering av nya bostäder i spårnära lägen. Trafikverket befarar att den pågående planeringen av nya bostäder vid bl.a. Solvalla och Bromsten på sikt kan medföra begränsande villkor för användande och utveckling av riksintresset Mälarbanan. Trafikverket anser till skillnad från länsstyrelsen (25 meter) att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägens yttersta räl. Trafikverket önskar att staden beaktar de möjligheter till förenklningar och samordningsvinster som öppnats genom de aktuella lagändringarna av PBL och banlagen.

Trafikförvaltningen (SLL) framhåller att utbyggnaden av Mälarbanan är ett projekt som förvaltningen i allra högsta grad stödjer. Önskemål om att se över och/eller utöka bussterminalen vid Spånga station framförs. Förvaltningen anser att möjligheten till en förskjutning av perrongen söderut bör utredas istället för en förlänga nuvarande plattform i dess norra ände .

Storstockholms brandförsvär (SSBF) efterfrågar utredningar som hanterar olycksrisker. SSBF lyfter också räddningsinsatsperspektivet som måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

Flera *fastighetsägare* och *närboende* befarar ökade olägenheter i form av buller och vibrationer. Många efterfrågar utredningar och mer detaljerad information. Frågor om intrång och ersättning lyfts.



Sulkyvägens plankorsning idag



Fristadsvägens plankorsning idag



Hjulsta vattenpark



Spånga stationsområde, flygfoto från söder

Stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Kontoret är positivt till utbygganden av Mälarbanan och finner att programsamrådet har gett ett starkt stöd för projektet. Utbyggnad av Mälarbanan är ett angeläget projekt som är av intresse för en väsentligt större grupp än kommunens invånare. Stadsbyggnadskontoret anser att programhandlingen kan ligga till grund för fortsatt planering. Nedan ger kontoret utförligare kommentarer kring de frågor som uppkommit under programsamrådet. En komplett redovisning av kontorets ställningstaganden finns i programsamrådsredogörelsen.

Allmänt

Av Trafikverkets järnvägsutredning, som tidigare gjorts, framgår att förutsättningarna för en breddning av Mälarbanan är relativt gynnsamma på den aktuella sträckan genom Stockholm. Likväl är det oundvikligt att utbyggnaden kommer att påverka omkringliggande bebyggelse och landskap. Barriären som järnvägen utgör i stadslandskapet kommer bli mer påtaglig. Både villa- och industribebyggelse påverkas. Kontoret bedömer att den påverkan utbygganden har på stadens anläggningar kan lösas på ett godtagbart sätt om ersättningarna utgår ifrån de funktioner som anläggningarna har idag.

Järnvägsplanen, som är nästa skede i Trafikverkets planeringsarbete, reglerar hur mycket mark järnvägen tar i anspråk och belyser alla de intrång och störningar som utbyggnaden av järnvägen medför.

I kontorets arbete ingår att verka för att i så stor utsträckning som möjligt mildra den påverkan som utbyggnaden innebär för kringliggande fastigheter och omgivningen i stort. Inom ramen för detaljplanarbetet och Trafikverkets arbete med järnvägsplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) skall en rad olika utredningar tas fram. Tidsmässig och tematisk avgränsning av MKB ska ske i samråd med Länsstyrelsen och berörda grannkommuner. Bland annat ska analyser göras med avseende på risker, buller och vibrationer, vatten- och kulturmiljöfrågor. Även kopplingarna över spåren, som samtliga kommer vara planskilda när Mälarbanan har breddats, måste belysas i kommande planarbete.

Ett antal exploateringsprojekt, som ligger i olika skeden i planeringsprocessen, pågår längs med järnvägen. I Bromstens industriområde planeras för en omfattande omvandling till bostäder. Stadens pågående planarbeten ska även i fortsättningen ske i nära samverkan med Trafikverket och ta hänsyn till järnvägsbreddningen.

Buller och vibrationer

Vid väsentlig ombyggnation av järnväg tillämpas de av riksdagen angivna riktvärdena för buller, vilka normalt inte ska överskridas. På flera platser kommer riktade bulleråtgärder att krävas för att klara riktvärdena. Skärmarna längs sträckan ges en enhetlig utformning, men ska kunna varieras för att passa in i det område järnvägen passerar. Omfattningen av vibrationer på den aktuella sträckan är kända av Trafikverket. Flera förstärkningsåtgärder av banvall, bl.a. genom kalkcementpelare, kommer vara aktuella. Det åligger Trafikverket att redovisa buller- och vibrationsförhållanden och motivera och föreslå åtgärder.

Spånga station

I Promenadstaden, Stockholms översiktsplan, är Spånga utpekad som en så kallad tyngdpunkt. Utbyggnaden av Mälarbanan kommer att stärka Spångas attraktivitet då en bättre kollektivtrafik kan erbjudas.

Området kring Spånga station uppvisar idag en del brister. Samordning och dialog mellan Trafikverket och Trafikförvaltningen samt staden behövs i det vidare arbetet för att finna gemensamma lösningar. En förlängning av perrongen söderut, som Trafikförvaltningen förordar, får enligt Trafikverket en rad följdkonsekvenser. Frågan om stationsområdet behöver utredas övergripande av Trafikverket i samråd med Trafikförvaltningen och staden.

Gång- och cykelvägar och Fristadsvägens passage

Gång- och cykelvägar längs med spåren kommer att påverkas tillfälligt under utbyggnaden och vissa kommer permanent att behöva ändra sin sträckning för att anpassas till den nya spårkorridoren. Trafikverket håller på att ta fram en utredning över gång- och cykelvägnätet utmed Mälarbanan. Stockholms stad och Trafikverket ska gemensamt arbeta för att hitta så goda lösningar som möjligt. Det är viktigt att de permanenta lösningarna uppfyller stadens krav på tillgänglighet.

Befintlig plankorsning som går ifrån Bromstensvägen och över spåren mot Fristadsvägen medför olycksrisk och brister i tillgänglighet. Det är inte möjligt att bevara övergången som en plankorsning utan den måste ersättas med en planskild korsning. Då dagens passage bland annat används av barn på deras väg till olika skolor är det viktigt att ordna en fullgod ersättning. Diskussioner pågår mellan staden och Trafikverket dels om att anordna en tillgänglig undergång under spåren vid Spångavägens/Borghöjdsvägens förlängning, dels om att uppföra en övergång med trappor vid Fristadsvägen. Då det är mycket trångt på båda sidor om det utbyggda spåret, är det osäkert om en övergång invid Fristadsvägen är möjlig. Frågan om Fristadsvägens passage, som är under utredning, måste belysas och lösas i kommande planeringsarbete.

Solvalla - pendeltågsstation, tvärbanan och Sulkyvägens plankorsning

Trafikverket har i uppdrag att inte omöjliggöra en ny pendeltågsstation i höjd med Solvalla då Mälarbanan byggs ut. Det innebär att en pendeltågsplattform projekteras in i planhandlingarna. Stationen ska kunna tillgodose resenärers byte mellan pendeltåg och tvärbanans planerade Kistagren. Det finns i nuläget inga beslut om en ny pendeltågsstation men en arbetsgrupp bestående av representanter från Trafikverket, trivsällskapet och Vasakronan har tittat närmare på möjligheterna att ersätta Sulkyvägens plankorsning med en brolösning som kan utgöra en integrerad del av en ny station. Vasakronan är väghållare för Sulkyvägen, inte staden.

Stadsbyggnadskontoret startade ett programarbete för Solvalla under hösten 2012. Programarbetet ska undersöka utvecklingsmöjligheterna för travarenan och möjligheten till bostäder inom trivsällskapet mark. Omfattningen av framtida exploateringar i området är ännu oklara, och bristande kunskap råder om en ny stations betydelse som bytespunkt. Stadsbyggnadskontoret anser dock att den

fortsatta planeringen av järnväg och bebyggelse i området, tills annat beslutas, inte skall bedrivas så att anläggandet av en framtida pendeltågsstation förhindras. Det är möjligt att göra en detalj-/järnvägsplan som håller möjligheterna öppna.

Fortsatt planering, samordning av planeringsprocesserna enligt PBL och banlag

Det finns många beröringspunkter mellan den fysiska planeringen för järnvägar och den kommunala fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen (PBL). Kontoret anser, likt Trafikverket, att det är eftersträvaransvärt att beakta de möjligheter till förenklingar och samordningsvinster som öppnats genom lagändringarna i PBL och banlagen. Kommande detaljplanearbete ska, så långt det är möjligt, samordnas och anpassas till Trafikverkets arbete med järnvägsplan och järnvägens tilltänkta etapputbyggnad. Likaså bedöms miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen i huvudsak kunna utgöra underlag för miljöaspekternas behandling i detaljplanen.

Kontoret bedömer att den totala sträckan inom kommunen bör omfatta två detaljplaner, en för respektive järnvägsplan. Vid ett scenario där endast två detaljplaner upprättas för hela sträckan avses normalt planförfarande att tillämpas.

Tidplan

Järnvägsplanen för den första delsträckan (Fristadsvägen - Järfälla kommungräns) planeras, enligt Trafikverket, att gå ut på samråd under vinter 2013/2014, det vill säga tidigare än samrådet för detaljplanerna. Processen för järnvägsplan är mer tidskrävande i senare skede än processen för detaljplaner. Fastställande/antagande av järnvägsplan respektive detaljplan bedöms därmed kunna ske samtidigt. Arbetet bedrivs med målsättningen att byggstart ska kunna ske 2017.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att detaljplaner för den första delsträckan prioriteras och startas omgående. Denna delsträcka kommer sannolikt inte att innefatta lika många svåra ställningstaganden som den andra. De strategiskt viktiga ställningstagandena inom delsträcka två (Sundbybergs kommungräns – Fristadsvägen) får på detta vis tillfälle att mogna. Arbetet med den andra delsträckan påbörjas först i samband med att Trafikverket beslutar att ta fram järnvägsplan för denna sträcka. Preliminärt kommer delsträckorna planläggas med cirka ett halvårs förskjutning.

Preliminär tidplan:

	Delsträcka 1 <i>Fristadsvägen - Järfälla kommungräns</i>	Delsträcka 2 <i>Sundbybergs kommungräns - Fristadsvägen</i>
Plansamråd	2:a kv 2014	3:e kv 2014
Ställningstagande i SBN	3:a kv 2014	4:e kv 2014
Granskning	4:e kv 2014	1:a kv 2015
Godkännande SBN	4:e kv 2014	2:a kv 2015
Antagande KF	1:a kv 2015	3:e kv 2015

SLUT