

Handläggare
Johan Filipsson
Telefon: 08 508 27252
Elin Lundbäck
Telefon: 08 508 27131**Till**
Stadsbyggnadsnämnden

Redovisning av plansamråd och ställnings- tagande inför granskning av förslag till detaljplan för Mälarbanan, sträckan Spånga – Barkarby, i stadsdelarna Bromsten m.fl. (3 km järnväg)

Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och uppdrar åt kontoret att ställa ut planförslaget för granskning.

Anette Scheibe Lorentzi

Bo Bergman

Monika Joelsson Vestlund

Sammanfattning

Trafikverket ska öka kapaciteten på Mälarbanan genom att bygga ut dagens två spår till fyra på sträckan Tomtebodavägen till Kallhäll (ca 20 km). Stadsbyggnadskontoret har genomfört plansamråd för den första detaljplaneetappen av två inom Stockholms stads gränser. Detaljplanen möjliggör spårutbyggnaden inom sträckan Spånga till Barkarby (3 km).

Under plansamrådet inkom 34 yttranden. Kontoret konstaterar att det överlag finns ett starkt stöd för projektet, vilket är positivt, då utbyggnaden av Mälarbanan är ett av de viktigaste projekten för att förbättra kollektivtrafiken i regionen. Länsstyrelsen har meddelat att man inte har något att tillföra planförslaget. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har beslutat att tillstyrka förslaget. Flera närboende och sakägare befarar olägenheter i form av ökat buller och ökade vibrationer. Ett flertal yttranden rör brister hos Spånga station och bussterminal. Detaljplanen innefattar inte bussterminalen, men förbättringsåtgärder utreds parallellt tillsammans med Trafikförvaltningen. Önskemål om en nordlig entré till perrongen framförs. Trafikverket omöjliggör inte en utbyggnad i och med järnvägsutbyggnaden. Spårbreddningen innebär att plankorsningar kommer att tas bort. Under arbetet har Stockholms stad och Trafikverket haft ett löpande samarbete för att hitta så bra lösningar som möjligt för gång- och cykeltrafiken. Kontorets bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

Bilaga: Remiss- och samrådsredogörelse

UTLÅTANDE

Bakgrund

Mälarbanan är benämningen på den järnvägssträckning som går från Stockholm i riktning mot Västerås. Banan utgör en viktig del av Mälardalenregionens 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. Utbyggnaden av Mälarbanan sker för att utöka kapaciteten på banan och minska störningskänsligheten.

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 är 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. Regeringen har i april 2014 fastställt den Nationella planen 2014-2025, där finansiering för hela Mälarbanans utbyggnad ingår.

Trafikverket hanterar järnvägsbreddningen enligt lagen om byggande av järnväg och tar fram två järnvägsplaner inom Stockholms stads gränser. 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

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I översiktsplanen, Promenadstaden anges att en utbyggnad av Mälarbanan med ytterligare spår kan bli nödvändig. Staden ska verka för en framtida utbyggnad av kollektivtrafiken som stödjer fortsatt integration i Mälarregionen. Genomförandet av Citybanan och Mälarbanan bedöms vara de enskilt viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik. Spånga är utpekad som en så kallad tyngdpunkt. Det innebär bland annat att Spångas bebyggelsestruktur kan förtätas med bostäder, verksamheter, service och handel samt att tillgängligheten till parker och grönområden förbättras. Spånga bör också integreras bättre med omgivande stadsdelar och kopplas samman med andra tyngdpunkter.

Program

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

Detaljplan

Inom aktuellt planområde berörs ett antal gällande detaljplaner som i huvudsak anger järnvägstrafiksområde. Därutöver berörs områden betecknade gata och parkmark på allmän plats samt en mindre del industri, handel och kontor på kvartersmark. Den nordligaste delen av sträckan, mellan Bergslagsvägen och Järfälla kommun, är ej planlagd.

Riksintressen

Mälarbanan är en kommunikationsled klassad som riksintresse. Mälarbanans funktion är av intresse för en väsentligt större grupp än kommunens invånare. Utbyggnaden av Mälarbanan ingår i riksintresset. Avvägningar mellan riksintressen och andra intressen bevakas av länsstyrelsen under planens upprättande. Även projektet E4 Förbifart Stockholm, som tangerar planområdet, är klassat som riksintresse.

Intilliggande pågående planarbeten

Planområdet tangerar några områden med pågående planarbete. De berörda områdena är:

- Dnr 2009-20807, E4 Förbifart Stockholm (avseende Hjulstamotet)
- Dnr 2008-19226, Bromstensstaden, del av stadsutvecklingsprojekt
- Dnr 2008-19231, Bromstensstaden, del av stadsutvecklingsprojekt
- Dnr 2008-19230, Bromstensstaden, del av stadsutvecklingsprojekt
- Dnr 2011-15427, Kv. Ferdinand, Bostäder och handel
- Dnr 2010-13517, Kv. Ferdinand, ca 1000 studentlägenheter
- Dnr 2013-20059, Mälarbanan, sträcka Sundbyberg till Spånga

Tidigare beslut i stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2011-12-08 §14 att uppdra åt kontoret att påbörja programarbete för utbyggnad av Mälarbanan i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.

Den 2013-11-14 §20 beslutade stadsbyggnadsnämnden att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut, det vill säga godkänna redovisningen av programsamrådet och uppdra åt kontoret att upprätta planförslag i enlighet med kontorets utlåtande. Sträckan inom kommunen delas upp i två planområden i enlighet med Trafikverkets järnvägsplanearbete.

Enligt beslutet uppmanar nämnden stadsbyggnadskontoret att se över möjligheterna att införliva Lunda Företagsgrupps förslag i det fortsatta planarbetet, till exempel genom att förlänga Spånga station i riktning mot Lunda och att anlägga en ny stationsentré.



Järnvägsdragningen och berörda stadsdelar, aktuell sträcka i blå färg. Nästkommande sträcka, Sundbyberg-Spånga, i röd färg



Flygfoto över Spånga

Samrådsförslaget

Detaljplanen omfattar den ena av två delsträckor inom Stockholms stads gränser. Detaljplanen möjliggör utbyggnad av två nya spår inom sträckan Spånga till Barkarby. De nya spåren byggs i huvudsak ut på ömse sidor om befintliga två spår. Spårgeometrin har anpassats för att kunna passera befintliga broar. Plattformen vid Spånga station anpassas till de förändrade spårlägena.

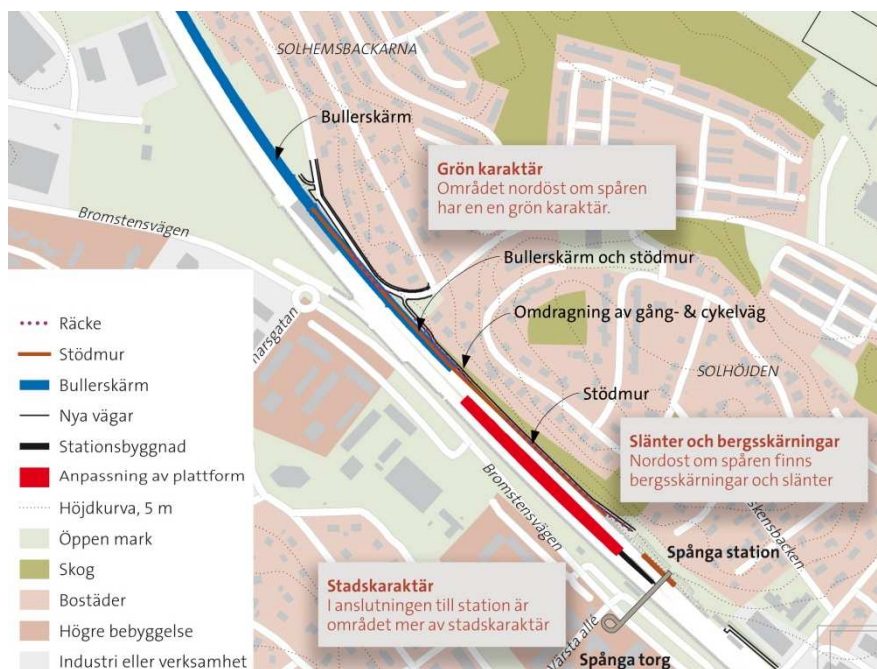
Från Spånga station förbi Solhemsbackarna sker en kurvrätning på en sträcka av cirka 600 meter. Den befintliga industribyggnaden intill Solhemsbackarna rivs. Ny stödmur byggs mellan spårområdet och Solhemsbackarna. Bullerdämpande skärm byggs ovanpå stödmuren. Invid Bromstens industriområde sker en samordning och anpassning till de pågående planarbetena, på vardera sida om spårområdet, avseende markanslutningar, vallar och stödmurar. En ny passage i tunnel för gång- och cykeltrafik möjliggörs invid Borghöjdsvägens förlängning. Denna ska ses som den huvudsakliga ersättningen av dagens plankorsning i Fristadsvägens förlängning.

Vid Hjulsta grönområde respektive Lunda industriområde är inriktningen att anpassa spårområdet till omgivande mark. Området föreslås få en vall mot grönområdet med möjligheter att återplantera växtlighet. Utmed Lunda industriområde möjliggörs en förlängning av befintligt cykelstråk. Vid Vålberga grönområde har hänsyn tagits till en planerad bro för Förbifart Stockholm. Ett gestaltungsprogram med riktlinjer om hur järnvägsområdet med dess anläggningar kan utformas har tagits fram.

Längs sträckningen förekommer intrång, främst på allmän mark, men även delar av några industrifastigheter överförs till järnvägstrafikändamålet respektive allmän mark för gång- och cykeltrafik. Planen innebär också att ett markområde kan överföras från dagens järnvägstrafikområde till en kontors- och industrifastighet i Lunda industriområde. Eftersom området nordväst om Bergslagsvägen inte är nödvändigt att planlägga för att möjliggöra spårutbyggnaden ingår det inte i detaljplanen.



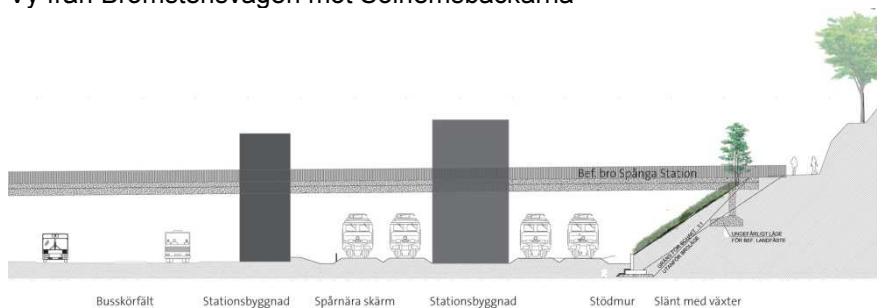
Övergripande karta



Övergripande plan för Spånga station/Solhöjden/Solhemsbackarna



Vy från Bromstenvägen mot Solhemsbackarna



Sektion, invid Spånga station



Exempelbild på palissadstaket, stängsel samt skärm i trä

Plansamråd

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2014-05-20 till 2014-08-10. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Spånga bibliotek, på biblioteket i Tensta samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades 2014-05-20 i DN och SvD samt i lokaltidningarna Mitt i Västerort, Mitt i Västerort/Spånga och Mitt i Tensta/Rinkeby. Samrådsmöte hölls 2014-06-03 i Trafikverkets projektkontor för Mälarbanan på Stormbyvägen 2-4 i Spånga där ca 30 personer närvarade. De vanligaste frågorna som diskuterades vid mötet var olägenheter så som buller och vibrationer.

Sammanfattning av synpunkter

Nedan följer ett sammandrag av inkomna synpunkter. En fullständig redovisning av alla inkomna synpunkter finns i samrådsredogörelsen, bilagd till detta tjänsteutlåtande.

Länsstyrelsen har meddelat att man för närvarande inte har något att tillföra planförslaget.

Trafikverket bedömer att Trafikverkets behov är tillgodosedda och att detaljplanen stämmer överens med järnvägsplanen. Vissa frågeställningar har uppkommit vad gäller ansvar och fördelning av kostnader mellan parterna.

Trafikförvaltningen/SLL framhåller att spårutbyggnaden är något som Trafikförvaltningen i allra högsta grad stödjer.

Trafikförvaltningen har gjort bedömningen att reseunderlag saknas för att motivera en nordlig entré vid Spånga station. Innan detaljplanen förs fram för granskning bör en lösning för bussterminalens framtida utformning föreligga så att terminalens funktionsbehov säkerställs. Trafikförvaltningen önskar att planen möjliggör byggrätter för framtida behov för trafikändamål.

Trafikförvaltningen påpekar att planen innebär ett intrång på AB Stockholms Lokaltrafiks fastighet Domnarvet 48. För att bedöma konsekvenserna och därmed om intrånget kan medges, måste intrångets omfattning klarläggas.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd (beslut enl. FP+M:s förslag) framhåller att Spånga Station behöver kompletteras med ytterligare en uppgång i norr samt att en riktig bussterminal byggs.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har beslutat att tillstyrka planförslaget (beslut enligt delegation). Detaljplanen har föregåtts av en gedigen utredning. De frågor och synpunkter som nämnden tog upp i programyttrandet har beaktats och redovisats i MKB och planbeskrivning. Nämnden bedömer att de bullerskyddsåtgärder som Trafikverket planerar kan anses rimliga.

Exploateringsnämnden respektive *trafiknämnden* har var för sig beslutat att överlämna det gemensamma tjänsteutlåtandet som svar på detaljplaneremissen. Nämnderna är positiva till spårutbyggnaden som kommer att säkerställa en mer tillförlitlig kollektivtrafik lokalt i området samtidigt som det ger positiva effekter för hela regionen. Exploateringsnämnden och Trafiknämnden ställer sig positiva till förslaget om ett nytt gång- och cykelstråk utmed Lunda industriområde, då ett sådant skapar en gen koppling mellan Barkarby och Spånga. Den planerade passagen i tunnel, som planeras mellan Borghöjdsvägen och Spångavägen, kommer att vara en viktig förbindelse. Den påverkan utbyggnaden har på stadens mark och anläggningar bedöms kunna lösas på ett godtagbart sätt genom samarbete mellan staden och Trafikverket.

Skönhetsrådet tillstyrker förslaget till detaljplan förutsatt att rådets synpunkter beaktas. Rådet betonar att tillfället att förändra Spånga station inte bör försittas. Rådet instämmer i att några större kulturmiljövärden inte riskeras. Det är bra att gestaltungsprogrammet visar ett varierat sätt att behandla sträckornas lösningar vad gäller bullerskydd m.m. Rådet anser dock inte att detaljplanen svarar mot översiktsplanens intentioner att ytterligare förstärka sambandet mellan Spånga och omkringliggande stadsdelar.

Stadsmuseet anser att det finns brister i den del av MKB som behandlar kulturmiljöfrågor, något som måste åtgärdas innan projektet kan sätta igång.

Storstockholms brandförsvaret anser att hanteringen av riskerna inte är fullständigt redovisade och att det finns behov av komplettering.

Ledningsägare så som *Svenska Kraftnät*, *Stockholm Vatten AB* och *Norrvatten m.fl.* har synpunkter som berör befintliga eller planerade ledningsdragningar. Vissa ledningar är av vikt för hela regionens försörjning och behöver vara i drift under byggtiden.

Flera *fastighetsägare* och *närboende* befarar ökade olägenheter i form av buller och vibrationer. Synpunkter kring stationsmiljön och nordlig entré till Spånga station har framförts.

Kontorets ställningstaganden och sammanfattande bedömning

Kontoret kan konstatera att det överlag finns ett starkt stöd för projektet, vilket är positivt, då utbyggnaden av Mälarbanan är ett av de viktigaste projekten för att förbättra regionens kollektivtrafik. På samma gång har kritik och synpunkter framförts avseende en rad frågor. Nedan ger kontoret utförligare kommentarer kring de frågor som engagerat mest under samrådet.

Miljöaspekter och miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Spårutbyggnadens miljökonsekvenser är utförligt utredda i den MKB som hör till järnvägsplanen. Till detaljplanen har en separat MKB upprättats som helt bygger på järnvägsplanens MKB.

Under samrådet har länsstyrelsen meddelat att man inte har något att tillföra planförslaget eller MKB. Stadsbyggnadskontoret kan också konstatera att Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) har beslutat att tillstyrka planförslaget då man anser att detaljplanen har föregåtts av en gedigen utredning. De synpunkter som MHN tog upp i programyttrandet anses ha beaktats och redovisats i MKB och planbeskrivning. Det kan också påpekas att länsstyrelsen (genom beslut 2014-07-03) godkänt järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Beslutet innebär att Länsstyrelsen anser att dokumentet uppfyller de krav på innehåll och kvalitet som ställs i Miljöbalken. Förutsättningar bedöms därmed finnas för att projektets miljöaspekter och konsekvenser kan hanteras på en tillfredställande sätt. Trafikverket kommer i samråd med Miljöförvaltningen att ta fram ett kontrollprogram för hur byggskedet kommer att miljösäkras. Kontoret anser även att det är av yttersta vikt att Trafikverket och Stockholm vatten AB för en dialog inför och under byggskedet.

Efter samrådet kan kontoret konstatera att de höjder som redovisats i samrådsplanen är felaktiga och kommer därför att korrigeras inför granskningen. Banvallen ska ligga på ytterligare högre nivå än vad som tidigare redovisats. Vidare ska planhandlingarna uppdateras avseende risk- samt kulturmiljöfrågor i enlighet med brandförsvarets och stadsmuseets framförda synpunkter.

Buller, vibrationer och olägenhet

Flera närboende befarar olägenheter i form av ökat buller och ökade vibrationer. De ökade bullernivåerna utmed Mälarbanan som utbyggnadsförslaget medför är en viktig fråga för kontoret. Projekt Mälarbanan är klassat som väsentlig ombyggnad. Därvid kommer buller och vibrationer att åtgärdas i enlighet med Trafikverkets riktlinjer ("Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, dnr S02-4235/SA60"), väsentlig ombyggnad. Trafikverket kommer att

vidta skyddsåtgärder för att nå ner till gällande riktvärden för inomhusnivåer och uteplatser i enlighet med ovan nämnda riktlinjer.

Trafikverket har genomfört en bullerutredning där det framgår vilka åtgärder som bör genomföras. En teknisk inventering kommer att genomföras för att i detalj klarlägga var det finns behov av att genomföra bullerskyddsåtgärder. Trafikverket kommer att prioritera åtgärder som förbättrar ljudmiljön inomhus och vid uteplatser. Trafikverket avser inte genomföra bullermätningar efter att utbyggnaden är färdigställd. Vid området norr om Spånga station har olika bullerskyddsåtgärder utretts av Trafikverket, men de ger ingen bullerdämpande effekt eftersom bostäderna ligger högt i förhållande till järnvägsspåren. På flera platser kommer riktade bulleråtgärder därför att krävas för att klara riktvärdena. Primärt kommer fönsteråtgärder att erbjudas av Trafikverket för berörda, men även ventilations- eller andra fasadåtgärder kan vara aktuella. Dessa åtgärder regleras inte i en detaljplan.

Bullerskärmmarna längs sträckan ges en enhetlig utformning, men ska kunna varieras för att passa in i det område järnvägen passerar. Höjden på bullerplanken avses vara tre meter över räls överkant (rök). Det innebär att höjden på skärmen i sig kan komma att bli högre än tre meter beroende på vilken marknivå, i relation till spårens höjdnivå, den placeras. Detaljplanen möjliggör bullerskyddsåtgärderna. De bullerskydd som anges på plankartan är endast en illustration. Planen hindrar inte att ytterligare åtgärder genomförs.

En tomträttsinnehavare inom Lunda industriområde påpekar att man driver skolverksamhet i en fastighet som angränsar till spårområdet, vilket man anser att planförslaget inte tagit höjd för. Kontoret vill påpeka att skolverksamheten drivs med tidsbegränsat lov. För fastigheter inom Lunda industriområde anger gällande detaljplan industri- och kontorsändamål. Trafikverket tar hänsyn till vad som medges i gällande planer, men kommer att behöva ta hänsyn till den befintliga skolverksamheten under utbyggnadstiden.

Spånga station

Stationsmiljö

Området kring Spånga station uppvisar idag en del brister beträffande bland annat orienterbarhet. Kontoret anser att Spånga som helhet skulle gagnas av en attraktivare stationsbyggnad och stationsmiljö. Stationen förändras dock i liten grad eftersom Trafikverkets utbyggnad i stort anpassas till befintlig plattform och

bropelare m.m. Plattformen kommer att byggas om och breddas så att den uppfyller dagens krav och får i samband med detta nya ytskikt och utrustning. Trafikverket har tagit fram ett gestaltungsprogram med inriktningen att tillföra mer stadskänsla till området kring Spånga station. Det avses att uppnås genom omsorg om detaljerna på de konstruktioner som medför visuell påverkan på stationsmiljön, exempelvis stödmurar, räcken, staket, stängsel och bullerskyddsskärmar.

I detaljplanen anges järnvägstrafikområdet (inkl. Spånga station) med bestämmelsen T1 (Järnvägstrafik). Till ändamålet räknas alla de byggnader och anläggningar som kan behövas, till exempel stationsbyggnader, magasin och lastanordningar. På stationsområden får dessutom finnas småbutiker och liknande som ger service åt resenärer. Trafikverkets järnvägsplan reglerar detaljlokaliseringen och utformningen av järnvägsanläggningen, inte detaljplanen.

Nordlig entré

Samrådet har tydliggjort att en ny nordlig entré till Spånga station efterfrågas av flera, bl.a. stadsdelsnämnden och flera närboende. Behovet av en ny nordlig entré lyftes redan i Trafikverkets järnvägsutredning (från 2008-2010). Trafikverket har i detaljplanearbetet låtit utreda möjligheterna till en planskild plattformsanslutning i plattformens norra läge, i kombination med en ny gång- och cykelbro. Utredningen ("PM Nordlig entré"), som bilagts samrådshandlingarna, visar dock att ca 80 % av resenärerna fortsättningsvis skulle använda den befintliga entrén framför en ny i norr. Resultatet i utredningen baseras på befintligt resande samt prognostiserad resenärsökning baserat på pågående planer och program i närområdet. Under samrådet framhåller Trafikförvaltningen (som skulle bli huvudman för en ny stationsentré) att reseunderlag saknas för att motivera en ny nordlig entré. Stadsbyggnadskontoret gör ingen annan bedömning. Kontoret vill dock särskilt betona att detaljplanen i sig inte hindrar en sådan lösning, om det skulle bli aktuellt i genomförandeskedet eller längre fram i tiden. Läget för en eventuell nordlig entré/koppling över spåren har studerats översiktligt och framgår i utredningen. Trafikverket kommer att anpassa utbyggnaden av perrongen på så sätt att en framtida nordlig entré inte omöjliggörs.

Under samrådet har närboende ifrågasatt uppgifterna om antalet lägenheter etc. och därmed slutresultatet i PM Nordlig Entré. Efter samrådet har Trafikverket korrigerat PM:et med utgångspunkt i nya uppgifter som framkommit. De uppdaterade beräkningarna landar i

3600 in- och utpasseringar per dygn vid en ny nordlig entré (under samrådet visade utredningen 2800 in- och utpasseringar per dygn). Antalet in- och utpasseringar beräknas alltså ändå inte uppgå till de av Trafikförvaltningen uppsatta riktlinjerna (4500 in- och utpasseringar/dygn) som krävs för att en ny entré skall anses samhällsekonomiskt lönsam att bygga.

Bussterminalen

Under samrådet har Trafikförvaltningen samt närboende framfört synpunkter kring brister gällande dagens bussterminal. Kontoret vill dock betona att detaljplanen inte innefattar bussterminalen. Staden och Trafikförvaltningen för en dialog om förutsättningarna för en ny bussterminal. Vissa av de ändringar som har diskuterats, bl a byggrätter, kräver ny detaljplan. Diskussionerna kring utformning och finansiering har inte konkretiserats. Om en ny bussterminal blir aktuell anser kontoret att denna bör utvecklas i ett eget detaljplanearbete, så att inte planering och utbyggnad av Mälarbanan försenas. Kontoret vill poängtera att utbyggnaden av Mälarbanan inte kommer att medföra permanenta intrång i bussterminalen. Förbättringsåtgärder i bussterminalen är möjliga att genomföra redan idag enligt gällande plan som anger gatumark. Bussterminalen kommer att påverkas under byggtiden. Ambitionen är därför att helt eller delvis kunna utföra ombyggnation och/eller förbättringsåtgärder i samband med att Trafikverket återställer marken som man tillfälligt behöver ta i anspråk under byggtid. Fortsatt dialog mellan Staden, Trafikverket och Trafikförvaltningen är viktig för att åstadkomma så bra gemensamma lösningar som möjligt. Trafikverket och Trafikförvaltningen har ett ömsesidigt ansvar att tillse att bussterminalens funktion säkerställs under hela byggtiden.

Gång- och cykeltrafik

Befintligt gång- och cykelnät kommer att påverkas av utbyggnaden av Mälarbanan. Under arbetet med järnvägsplanen respektive detaljplanen har Trafikverket och Stockholms stad haft ett löpande samarbete för att hitta så bra lösningar som möjligt. Kontoret finner att stadens synpunkter i huvudsak har blivit tillgodosedda i det arbetet. En gång- och cykelutredning (Gång- och cykelvägsutredning, Spånga 2013-10-22) har tagits fram som redovisar hur ett framtida gång- och cykelnät kan skapas efter utbyggnaden samt hur gång- och cykeltrafiken kan hanteras under byggtiden.

Nytt gång- och cykelstråk utmed Lunda industriområde

I samband med att Trafikverket bygger ut Mälarbanan kommer en byggväg att anläggas längs med spåren utmed Lunda industri-

område. Vid återställande av byggvägen föreslogs i samråds-handlingarna att ett gång- och cykelstråk anläggs i samma läge.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att staden i stort ställer sig positiv till förslaget då en sådan gång- och cykelväg skapar en genkoppling mellan Barkarby och Spånga. Förslaget ligger i linje med stadens Framkomlighetsstrategi, där bl.a. målsättningen om bättre förutsättningar för cyklister ingår. För att möjliggöra det nya stråket kommer vissa intrång att krävas, utöver det som utbyggnad av Mälarbanan redan innebär. Cykelvägen måste detaljstuderas innan planen går på granskning.

Efter samrådet kan kontoret konstatera att den sista biten av det tilltänkta stråket behöver utgå, då cykelvägens planerade dragning kommer i konflikt med det befintliga industrispåret till Lunda industriområde. En planskild passage bedöms inte vara möjlig att åstadkomma på grund av höjdskillnader i kombination med begränsade utrymmen. Stråket ansluter istället till cykelpendlingsstråket Kungsängenstråket (utpekad i Cykelplan 2012), via Finspångsgatan ca 400 meter norr om Spånga station.

Passager under/över järnvägen och barnperspektiv

I gällande översiktsplan, Promenadstaden, redovisas en övergripande strategi om att bättre koppla samman stadens olika delar. Detaljplanen bekräftar befintliga gång- och cykelpassager invid Spånga station och Lunda gångbro samt Bergslagsvägen och Spånga kyrkväg med dess separata gång- och cykelstråk. Därutöver omfattade samrådsförslaget en ny passage i tunnel invid Borghöjdsvägens förlängning. Tunneln är en del i den pågående omvandlingen av Bromstens industriområde respektive kvarteret Ferdinand 9. Planeringen av passagen i tunnel invid Borghöjdsvägens samordnas inom de tre berörda detaljplaneprojekten. Passagen kommer att vara en viktig förbindelse som minskar järnvägens barriäreffekt. Tunnelbygget är komplext och föranleder en större ledningsflytt. Fortsatt samverkan mellan staden, Trafikverket och berörd ledningsägare ska ske för att säkerställa passagen i det fortsatta planarbetet.

Den nya passagen i tunnel ska ses som den huvudsakliga ersättningen av dagens plankorsning för gång-och cykeltrafik i Fristadsvägens förlängning. Men därutöver förs även diskussioner om en icke tillgänglig passage (pga utrymmesskäl) i form av en bro i ungefär samma läge som dagens plankorsning vid Fristadsvägen. Under hösten 2012 utförde Trafikverket en studie över hur plankorsningen används av skolbarn m.fl. Detaljplanen för kv

Ferdinand 8, 10 och 14 (1000 studentlägenheter) har tagit höjd för en gångbro med trappförbindelse. Frågan om gångbro invid Fristadsvägen berör dock inte nuvarande detaljplan för Mäljarbanan utan nästkommande sträcka (Sundbyberg-Spånga, dnr 2013-20059). Kontoret finner därmed att Skönhetsrådets och stadsdelsnämndens synpunkter om passager och barnperspektiv i stora drag redan är omhändertagna.

Teknisk försörjning och ledningar

Flertalet ledningsägare har synpunkter som berör befintliga eller planerade ledningsdragningar. Vissa är av vikt för hela regionens försörjning. Det finns även ledningar som behöver vara i drift under byggandet av Mäljarbanan. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att spårutbyggnaden föranleder flera ledningsflyttar. Införande av u-områden är aktuellt där befintliga eller planerade ledningar berör kvartersmark. Trafikverket behöver, i samråd med ledningsägare, presentera var omdragningar är aktuella inför nästa skede i planprocessen.

Förändringar och utredningar inför granskning

Under plansamrådet har det framkommit ett antal frågor som kvarstår att lösa innan detaljplanerna kan ställas ut på granskning för att på så sätt säkerställa en så god lösning som möjligt. Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet ska följande vidarestuderas inför granskningsskedet:

- Gränzoner mellan Trafikverkets blivande järnvägsfastighet och stadens mark
- Planerad gång- och cykelpassage i tunnel vid Borghöjdsvägens förlängning säkerställs och samordnas i de pågående detaljplaneprojekten, Mäljarbanan, Bromstensstaden och Ferdinand 9
- Nytt cykelstråk utmed Lunda industriområde
- Komplettering och förtydligande av planhandlingar avseende risk- och kulturmiljöfrågor
- Plankartans höjdsättning av banvall
- Teknisk försörjning, ledningar och u-områden

Tidplan och fortsatt arbete

Om stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och beslutar att förslaget ska ställas ut för granskning så bedömer kontoret att granskning kan ske under första kvartalet 2015. Beslut om antagande beräknas kunna ske i kommunfullmäktige under andra kvartalet 2015. Trafikverkets arbete med järnvägsplan för sträckan pågår. Granskningsskedet för järnvägsplanen planeras att ske i slutet av 2014.

SLUT