

Trafikverket

Yttrande över Kungörelse och granskning av utbyggnaden av Mälarbanan sträckan Duvbo-Spånga i Stockholms och Sundbybergs kommun

Bakgrund

Trafikverket Projekt Mälarbanan har upprättat ett förslag till järnvägsplan för utbyggnad av sträckan Duvbo — Spånga i Stockholms och Sundbybergs kommun. Avsikten är att bygga ut järnvägen från två till fyra spår.

Sträckan är en del av Mälarbanan som förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. Mälarbanan är också en del av Stockholms lokala pendeltågsnät. Sträckan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll (där sträckan Duvbo-Spånga är en del) i nordvästra Stockholm är en av landets mest trafikerade och idag används spåren maximalt. Med fyra spår får pendeltågen egna spår i mitten så att fjärr- och regionaltåg kan köra om på de yttre spåren.

Utbyggnaden av Mälarbanan från två till fyra spår är ett av Sveriges största infrastrukturprojekt. Trafikverket började bygga sträckan 2016 och mellan Spånga och Kallhäll är fyra spår i drift sedan hösten 2019.

Järnvägsplanen för rubricerad sträcka har tidigare varit ute på remiss men Trafikverket genomför nu en ny granskning för sträckan eftersom det har skett förändringar avseende bland annat spårens placering.

Till följd av den korta svarstiden sker yttrandet via ett delegationsyttrande från Regiondirektören. Yttrandet utgår från Region Stockholms roll som regional kollektivtrafikmyndighet, regionplaneorgan och regionalt utvecklingsansvarig.

Region Stockholms yttrande

I egenskap av regionalt utvecklingsansvarig och regionplaneorgan upprättar Region Stockholm regionplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050. I egenskap av kollektivtrafikmyndighet har Region Stockholm ett ansvar för både pendeltågstrafiken och regionaltågstrafiken. Den senare sker i samverkan med omgivande regioner inom ramen för Mälardalstrafik AB.

Sammanfattningsvis ser Region Stockholm positivt på att planeringen och utbyggnaden av Mälarbanan fortskrider och vill framhålla värdet av snabba och effektiva tågförbindelser i Mälardalen.

Behov av samverkan

Trafikverket och Region Stockholm har i "Överenskommelse om samverkan gällande pendeltågssystemet i Stockholmsregionen" (TRV 2020/125677) kommit överens om att samverkan ska ske i utvecklingsfrågor kring pendeltågssystemet.

Utbyggnaden av 4-spår Spånga – Duvbo är en utvecklingsåtgärd av detta slag. Samverkan med Region Stockholm avseende förutsättningarna för pendeltågstrafiken som exempelvis vändspår och Solvalla station har emellertid begränsats till vissa informella samtal. Region Stockholm önskar en formaliserad samverkan framgent gällande utvecklingen av Mälarbanan, i linje med den överenskommelse om samverkan som undertecknats mellan parterna. Det gäller exempelvis teknisk utformning av järnvägsanläggningens spårlayout, headway och hastigheter och i stationsmiljöfrågor. Region Stockholm ser fram emot en sådan fördjupad och formaliserad samverkan på ledningsnivå.

Solvalla pendeltågsstation

Sedan förra granskningen av järnvägsplanen år 2016 har Region Stockholm utrett framtida behov för kollektivtrafiksystemet som redovisas i remisshandlingen av Kollektivtrafikplan 2050. Både i denna plan och i infrastrukturdepartementets Brommautredning (DS 2021:25) pekas Solvalla station ut som en intressant station att utveckla på sikt. Förutom eventuell tillkommande exploatering skulle en ny pendeltågsstation gynna kollektivtrafiktillgängligheten till redan byggda större bostadsområden såsom Annedal.

I samrådsredogörelsen från den första granskningsomgången anger Trafikverket att de *"kommer att anpassa utformningen av järnvägen så att det möjliggör plattformar och därmed en ny pendeltågsstation i*

framtiden vid Solvalla". I ritningsunderlaget syns ingen sådan förberedelse men det finns ett vändspår för pendeltågstrafiken inritat. Utifrån ett systemperspektiv behövs emellertid både pendeltågsstationen och vändspåret. Det senare är värdefullt för att hantera störningar i pendeltågssystemet.

I samband med att fyrspåret byggs ut finns ett unikt tillfälle att med små medel underlätta kommande behov genom att förbereda spårmitts-avståndet så att vändspår och plattform möjliggörs. Själva investeringen i plattform och station kan tas när finansiering och underlag finns. Om inga förberedelser görs i det här skedet kommer genomförandet av en station i princip omöjliggöras.

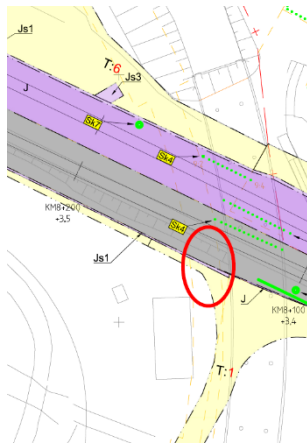
Det behöver säkerställas innan järnvägsplanen antas att Solvalla station och vändspår är möjliga att inrymma på platsen. I detta avseende önskar Region Stockholm att Trafikverket inleder en dialog med Region Stockholm och berörda kommuner (Stockholms stad och Sundbybergs stad) för att hitta samsyn och ta fram en handlingsplan kring stationen. Genom att nå en gemensam avsiktsförklaring mellan berörda parter (Stockholms stad, Sundbybergs stad, Region Stockholm och Trafikverket) bör Trafikverket finna stöd att planjuridiskt utforma anläggningen med ett spårmitts-avstånd som både tillåter vändspår och tillkommande plattform.

Tvärbanans Kistagren

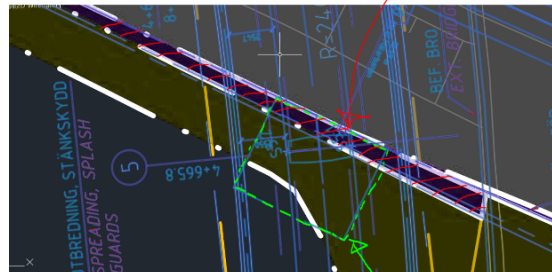
Samtidigt som Trafikverkets projekt Mälarbanan pågår bygger Region Stockholm ut spårvägen; projekt Kistagrenen. Spårområdena för Mälarbanan och Kistagrenen korsar varandra och gör delvis anspråk på samma ytor. Beskrivningen av järnvägsplanen borde kompletteras med att samordning av planering och genomförande av de båda projekten behöver ske. Se även detaljerade kommentarer nedan. Därtill har Region Stockholm i tidigare yttrande framfört att områdena för tillfälligt nyttjande behöver justeras. Detta redovisas inte i samrådsredogörelsen.

Gräns för järnvägsfastigheten

Jämfört med förra granskningen av järnvägsplanen föreslår Trafikverket ny järnvägsmark med servitutsrätt för järnvägsanläggningen (JS1) längs med befintlig järnvägsfastighet vid spårvägsbrons stöd 5, se röd markering i figur 1:



Figur 1 Ny järnvägsmark i konflikt med brostöd



Figur 2 Skiss utvisande konflikten mellan JS1-området och brostödet

Placering och utformning av brostöd 5 har diskuterats mellan Trafikverkets projektorganisation och Region Stockholms organisation för projekt Kistagrenen. Region Stockholm har anpassat stödets placering så att detta inte berör befintlig järnvägsfastighet. Region Stockholms trafikförvaltning har produktion igång och kan inte justera brostödsplaceringen eller utformningen.

Trafikverket bör i första hand behålla befintlig fastighetsgräns. I andra hand bör Trafikverket på eget initiativ dels godkänna Region Stockholms placering av brostöd inom järnvägsanläggningen, dels säkerställa att SL:s befintliga servitut för spårvägen, belastande Bällsta 1:34, beaktas i formuleringen av Trafikverkets kommande servitut för järnvägen.

Ytor för tillfälligt nyttjande

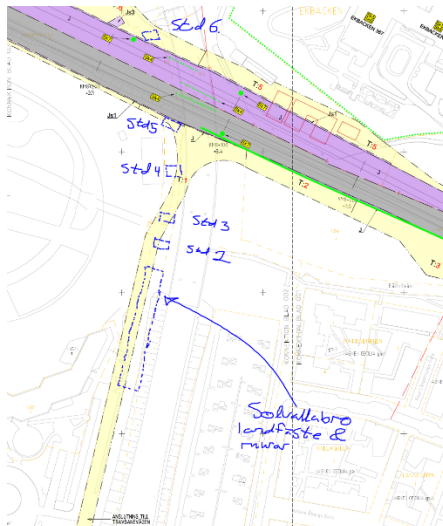
Sedan förra granskningen av järnvägsplanen har AB SL och Trafikverket tecknat genomförandeavtal avseende utbyggnaden av Tvärbanans bro över Mälarbanan, Trafikverkets och Region Stockholms gemensamma behov av ledningsomläggning samt nyttjande av arbetsområden och arbetsvägar (TRV 2020/43451, SL 2015-0473).

Yta 1 och 6

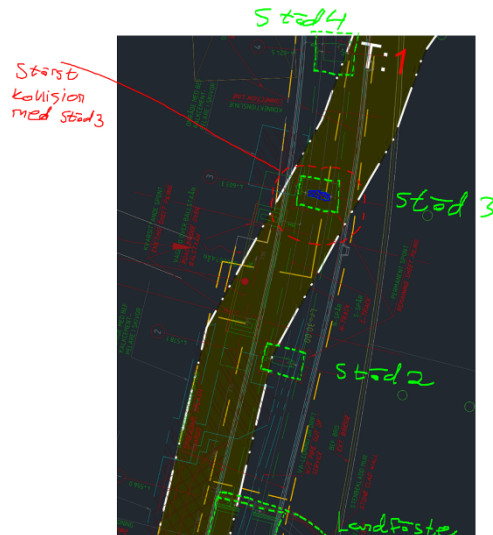
Yta 1 förefaller inte ha ändrats sedan järnvägsplanens granskning 2016 eller sedan genomförandeavtal tecknades. Ytan ligger delvis i samma område som är planlagt för Tvärbanan Kistagrenens banvall och bro.

För den del av yta 1 som sammanfaller med spårvägens banvall, se Stockholms stads detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen sträckan vid Solvalla och den södra delen av detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen sträckan vid Sundbybergskopplet, föreslår Region Stockholm att Trafikverket justerar yta 1 åt väster så att åtkomst till arbetsområdet säkerställs även efter att trafikförvaltningens spårvägsarbeten är färdigställda.

För den del av yta 1 som sammanfaller med spårvägens bro, se Stockholms stads detaljplan för Tvärbanan Kistagrenen sträckan vid Sundbybergskopplet, föreslår Region Stockholm att Trafikverket justerar yta 1 så att den inte är i konflikt med spårvägsbrons brostöd 2-6, se figur 3-4 nedan:



Figur 3 Skiss konflikt med banvall och brostöd



Figur 4 Detalj konflikt yta 1 och brostöd

Spårvägens brostöd dimensioneras för att inget schakt får ske runt dem, inte heller får förändringar av marknivå eller upplag ske i närheten av brostöd. En Va-anläggning för spårvägsbrons dränering kommer att anläggas mellan brostöden, under spårvägsbron. Denna kan behöva skyddas under byggnationen av Mälarbanan för att säkerställa Va-anläggningens funktion.

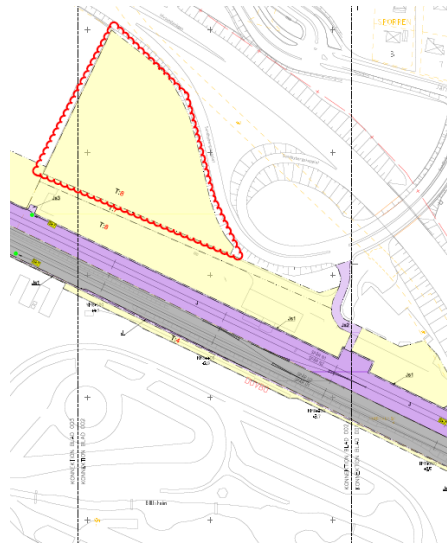
Dokument 9913-01-060-003, Bilaga till plankarta 9913-00-110, behöver kompletteras med anmärkning/restriktion att nyttjande av yta 1 och yta 6 ska ske utan att spårvägens anläggningar påverkas.

Yta 8

Region Stockholm konstaterar att Trafikverket i järnvägsplanen föreslår en utökning av yta 8 jämfört med genomförandeavtalet, ungefärligt markerat med rött moln på nedanstående bilder i figur 5-6:



Figur 5 Urklipp från genomförandeavtalet



Figur 6 Urklipp från plankarta

Berört markområde är upplåtet av Stockholms stad till AB SL 2023 ut med möjlighet till förlängning, emellertid ska SL enligt avtalet möjliggöra för Trafikverket att nyttja delar av ytan. Dokument 9913-01-060-003, Bilaga till plankarta 9913-00-110, behöver kompletteras med anmärkning/restriktion att yta 8 ska samnyttjas med Regions Stockholms trafikförvaltning och utan att spårvägens anläggningar påverkas.

Region Stockholm vill också informera Trafikverket om att ytan i den del som ligger närmast Ulvsundavägen kan komma att beröras av omläggning av VA-ledning och väg. Region Stockholm ser behov av att ytan minskas och att gränsen läggs 5 meter från Ulvsundavägen med avfartsramp.

Hållplatsnamn

I planbeskrivning och samrådsredogörelse använder Trafikverket förslag till namn på Tvärbanan Kistagrenens hållplatser som inte stämmer med de sedan 2015 fastställda namnen.

YTTRANDE
2022-01-31Diarienummer
RS 2021-0957

Namn som används i planbeskrivningen/ samrådsredogörelsen	Fastställt hållplatsnamn
Annedal	Solvalla
Solvalla	Solvalla norra (denna hållplats kommer inte att byggas inom ramen för nu pågående utbyggnad av Tvärbanan Kistagrenen)

En framtida utbyggnad av Tvärbanans hållplats Solvalla norra, i anslutning till pendeltågstation Solvalla, möjliggörs genom att Tvärbanans spårgeometrin anpassas och att detaljplanen medger en brobreddning norr om Mälarbanan.

Cykeltrafik

Region Stockholm har nyligen tagit beslut om en ny regional cykelplan och vill i sammanhanget lyfta vikten av att cykelstråk som byggs eller förändras i så stor utsträckning som möjligt anläggs enligt de standarder som redovisas i den regionala cykelplanen. Eventuell påverkan på cykeltrafiken under byggnationen bör också minimeras.

Katarina Holmgren
Tf. regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör