TJÄNSTEUTLÅTANDE
2018-09-17

TRN 2018-0093

Handläggare:
Ulrika Palm

Tillväxt- och regionplane-
nämnden

Visionssamråd för Madendalen, Sundbybergs stad

Ärendebeskrivning

Sundbybergs stad har översänt rubricerat ärende till landstinget för samråd. Samrådet handlar om utvecklingen av korridoren runt Enköpingsvägens sträckning genom kommunen och projektet är i ett väldigt tidigt skede. Ett planprogram bedöms finnas framme i början av 2020. Visionssamråd för förslaget pågår mellan den 1 juni – 1 oktober 2018.

Ärendet har handlagts av Tillväxt- och regionplaneförvaltningen, och synpunkter har inhämtats från Trafikförvaltningen och Förvaltningen för utbyggd tunnelbana.

Beslutsunderlag

- Förvaltningens tjänsteutlåtande 2018-09-17
- Förvaltningens förslag till yttrande 2018-09-17

Information om Vision Madendalen och länkar till visionen och dess underlag finns på kommunens webbplats: https://www.sundbyberg.se/bygga-bo-miljo/stadsplanering-byggprojekt/stadsutvecklingsprojekt/madendalen.html.

Förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden föreslås besluta

att avge yttrande över visionssamråd för Madendalen.

att yttrandet lämnas över till Sundbybergs stad.

att paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Visionen för Madendalen handlar om att utveckla en tidigare motorled med stor barriäreffekt till en del av en sammanhållen stad med stadsgata, nya bostäder, service, mötesplatser och arbetsplatser.

Förvaltningen är övervägande positiv till visionen och ser att en stadsutveckling i denna del av Sundbyberg ligger väl i linje med intentionerna i den

regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050. Det finns dock skäl att vidareutveckla en rad frågor kopplat till fördelning mellan bostäder och arbetsplatser, hur ett varierat bostadsutbud kan utvecklas, hur en så god kollektivtrafiktillgänglighet som möjligt kan uppnås, bullerfrågor kopplat till kollektivtrafik, depåer för kollektivtrafiken samt godsfrågor och frågor kring energi, klimat och tekniska försörjningssystem.

Bakgrund
Hösten 2013 öppnade en ny sträckning av E18 norr om Sundbyberg och Sundbybergs stad tog över huvudmannaskapet för vägen. Under 2015 upphörde Enköpingsvägen dessutom att vara rekommenderad väg för farligt gods. Kommunen har sedan 2016 konkretiserat planerna på att omvandla Enköpingsvägen till en stadsgata och området benämns sedan våren 2018 Madendalen. Inriktningen för projektet är att Enköpingsvägens barriäreffekt ska byggas bort, ny exploatering ska skapa trivsamma miljöer med förutsättningar för hälsosamma transportmönster, generösare service, fler bostäder, en mer jämlik tillgång till stadens utbud oavsett ekonomiska tillgångar samt stärka rumsliga förutsättningar för möten mellan människor och grupper. En ny tät funktionsblandad stadsdel, som även ska fungera som stadsdelscentrum för de omkringliggande områdena Ursvik, Brotorp, Rissne, Hallonbergen och Ör, ska växa fram i etapper. Visionssamrådet utgör en inledande dialog som ska följas av planprogram och detaljplaner. Madendalen uppskattas som helhet kunna vara uppfört på 20–30 års sikt.

Samrådshandlingarna presenterar två scenarier. Scenario 1 är ett tätare alternativ med mer fokus på arbetsplatser, med 11 700 nya bostäder och 30 000 nya arbetsplatser och en exploateringsgrad jämförbar med Stockholms innerstad på områdesnivå. Scenario 2 utgörs framför allt av bostäder och bostadsrelaterade arbetsplatser med plats för gröna gårdar och omfattar 13 700 nya bostäder och 2 500 tillkommande arbetsplatser med en något lägre täthet. Båda scenarierna har dock samma övergripande struktur. I det första scenariot är både dag- och nattbefolkningen hög, och resandeströmmarna höga i båda riktningarna. I det andra scenariot är dagbefolkningen lägre och resandeströmmarna mer enkelriktade. Visionen presenterar också sju stadsbyggnadsprinciper som ska ligga till grund för områdets utveckling: *Service i första rummet*, *Naturlig rörelse*, *Olika karaktärer nära*, *Samtidig vistelse*, *På naturens villkor*, *Solen räknas* samt *En plats med kontinuitet*.

Området har idag mycket begränsad busstrafik och trafiken är främst utformad för att koppla områdena norr och söder om vägen. I västra delen av området kommer Rissne och Stora Ursvik inom några år att kopplas ihop genom utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren. Landstingets stomnätsplan som anger framtida utbyggnad av stombussnätet innehåller inte någon

stomlinje i detta stråk. Inom området finns flera viktiga anläggningar för landstingets kollektivtrafik. Söder om området passerar blå linje mot Hjulsta med station i Rissne. I östra delen av området korsar blå linje mot Akalla Enköpingsvägen norr om Hallonbergen. I områdets västra del finns en tunnelbanedepå för denna trafik. Kistagrenens utbyggnad i västra delen av området inkluderar även en depå för tvärbanan i anslutning till tunnelbanedepån. I Råsta, i östra delen av området, finns en av trafikförvaltningens största bussdepåer med plats för knappt 190 bussar.

Med anledning av kommunens önskemål om exploatering i området har ett avtal om utredning av förutsättningarna för omlokalisering tecknats mellan parterna. Kommunen har tagit fram en förstudie för trafiken kring Enköpingsvägen, omfattande alla trafikslag. Därefter har också gjorts en möjlighetsstudie över hur en framtida tunnelbana med stationsläge vid Enköpingsvägen skulle kunna anläggas. Där redovisas tre alternativ av förlängning av befintlig tunnelbana, alla på gul linje. I en idéstudie över kollektivtrafiken har dessa alternativ därefter studerats utifrån de behov som de två scenarierna skulle medföra.

I visionssamrådet anger kommunen att scenario 1 förutsätter en förlängning av tunnelbanans gula linje medan scenario 2 skulle kunna försörjas av busstrafik som matar till Hallonbergen och Rissne. Studien hanterar inte tekniska och ekonomiska möjligheter att genomföra alternativen eller samhällsekonomiska bedömningar. Kommunen anger däremot att arbetet med att ta fram kollektivtrafiklösningar för området kommer att behöva förfinas i flera steg.

Överväganden
Området definieras i RUFS2050 som *strategiskt stadsutvecklingsläge* eftersom området har god regional tillgänglighet och potential för att utveckla täta och sammanhängande stadsmiljöer. Enligt RUFS 2050 förhållningssätt till plankartan bör denna bebyggelsestruktur utvecklas bland annat genom att utveckla en mångsidig och funktionsblandad stads- och bebyggelsemiljö. En målsättning i RUFS 2050 är också att minst 95 procent av ny bebyggelse bör tillkomma i regionens relativt sett mest tillgängliga lägen, vilket inkluderar de strategiska stadsutvecklingslägena.

En av de regionala prioriteringarna i RUFS 2050 handlar om att styra mot ett transporteffektivt samhälle genom att säkerställa en förbättrad framkomlighet för kollektivtrafik och nyttotrafik samt planera för en bebyggelseutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena, en annan regional prioritering handlar om att öka bostadsbyggandet och skapa attraktiva livsmiljöer. Mot bakgrund av detta ligger föreslagen utveckling i Madendalen på många sätt i linje med RUFS 2050.

- **Regionala aspekter och koppling till RUFS 2050**
  Madendalen ligger inom strategiskt stadsutvecklingsområde i RUFS 2050 och en utveckling här ligger därför i linje med intentionerna i RUFS 2050. Det finns samtidigt behov av att ytterligare utreda hur en god funktionsblandning mellan bostäder och arbetsplatser kan planeras som ger så bra effekter som möjligt för såväl kollektivtrafikförsörjning, serviceutbud och boendemiljöer. Det finns också skäl att sätta området i ett större regionalt sammanhang och se till mellankommunala aspekter som utvecklingen av området och omvandlingen av Enköpingsvägen kan få.
- **Bostadsbyggande och bostadsförsörjning**
  Visionens intentioner om att planera för ett stort antal nya bostäder ligger väl i linje med RUFS 2050, men även här är samordning av övriga funktioner och med andra aktörer av största vikt för att lyckas skapa en bra livsmiljö och ett varierat utbud för kommunens invånare.
- **Miljö- och klimataspekter**
  Förvaltningen stödjer de idéer som finns för att utveckla lokala miljöer som bidrar till god folkhälsa och andra livskvaliteter, men saknar en tydligare ambition kring klimat- och resursfrågor för området som helhet.
- **Sociala aspekter**
  Visionen lyfter de sociala aspekterna främst i fråga om folkhälsa och mötesplatser. Förvaltningen saknar skrivningar kring hur bostäder som alla invånare kan efterfråga ska kunna inrymmas i detta område.
- **Teknisk försörjning och masshantering**
  Förvaltningen saknar en ambition kring utvecklingen av de tekniska försörjningssystemen, inte minst avsättning av de ytor som behövs för sådana i en stadsdel av Madendalens omfattning. Förvaltningen vill också lyfta behovet av att ha en plan för balansering av massor vid utvecklingen av området.
- **Transportsystemet**
  - *Kollektivtrafik*
    Det kan vara svårt att uppnå en riktigt god kollektivtrafiktillgänglighet i ett område som är så utsträckt, och som saknar tydliga noder. Starka behov finns av att bättre samordna bebyggelsens utformning med kollektivtrafikens utveckling, detta i samverkan med trafikförvaltningen. Det är inte heller lämpligt att bygga så mycket som 30 000 arbetsplatser, som föreslås för scenario 1, i detta läge eftersom platsen inte har tillräckligt hög kollektivtrafiktillgänglighet. En utbyggnad av gul tunnelbana, också enligt scenario 1, kan inte heller ge den kapacitet som efterfrågas eftersom den skulle bli en gren i det redan högt utnyttjade tunnelbanesystemet som redan kommer vara fullt utnyttjat.

- *Kollektivtrafikanläggningar*
  De befintliga depåer för buss och tunnelbana som finns i området syns inte i visionen, vilket behöver åtgärdas. Förvaltningen menar att det kommer att behövas mer depåkapacitet i området när kollektivtrafiken utvecklas, inte minst för Tvärbanan som byggs ut i områdets närhet. Det finns också en oro för att en sänkning av hastigheten på Enköpingsvägen kommer att leda till minskad tillgänglighet till befintlig bussdepå i Råsta.
- *Buller kopplat till kollektivtrafik*
  I tillhörande bullerutredning saknas underlag kopplat till buller från kollektivtrafikens depåer samt från tunnelbana, tvärbana och buss för området.
- *Cykel*
  Cykeln som färdmedel, och dess behov av infrastruktur, har lyfts fram på ett bra sätt, men det saknas resonemang och förslag kring hur kombinationsresor cykel–kollektivtrafik kan utvecklas och stimuleras. Detta eftersom cykeln kan ha en mycket viktig roll som del av en längre resa.
- *Gods och logistik*
  Gods- och logistikfrågorna behöver stärkas i visionsdokumentet, särskilt som visionen uttrycker att det ska finnas en hög andel handel och service i området.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet
Beslutet bedöms inte innebära några ekonomiska konsekvenser för landstinget.

Miljökonsekvenser av beslutet
I enlighet med landstingets miljöpolitiska program Miljöutmaning 2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en särskild miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Hanna Wiik
Förvaltningschef

Ulrika Palm
Regionplanerare

FÖRSLAG TILL YTTRANDE TRN 2018-0093
2018-09-17

Sundbybergs stad
Stadsledningskontoret
172 92 Sundbyberg

kommunstyrelsen@sundbyberg.se

Diarienummer KS-0417/2016

Visionssamråd för Madendalen, Sundbybergs stad

Inledning

Stockholms läns landsting har fått Sundbybergs stads vision för Madendalen på remiss under pågående samråd. Yttrandet utgår från ett samlat regionalt utvecklingsperspektiv utifrån landstingets roll som regionplaneorgan för Stockholms län, som ansvarig för kollektivtrafiken i länet och för landstingets övergripande trafikpolitik. Ärendet har beretts i samråd med landstingets trafikförvaltning och förvaltning för utbyggd tunnelbana som inte avger egna yttranden.

Synpunkter

Regionala aspekter och koppling till RUFS 2050

I den i juni antagna nya regionala utvecklingsplanen, RUFS2050, ligger det planerade utvecklingsområdet Madendalen inom strategiskt stadsutvecklingsområde, det vill säga ett område som är lämpligt att stadsutveckla och förtäta. En utveckling som bidrar till att minska barriäreffekten av trafikleden, att förbättra stadsmiljön och att skapa goda livsmiljöer ligger därför väl i linje med både RUFS 2050:s långsiktiga mål och delmål, och kan också med rätt vägval bidra till att genomföra flera av planens regionala prioriteringar. Landstinget menar att visionen för Madendalen i stort ligger i linje med RUFS2050.

Landstinget är också positiv till de sju stadsbyggnadsprinciper som Sundbybergs stad har som utgångspunkt för planeringen och ser att även de ligger i linje med intentionerna i RUFS 2050. Landstinget saknar däremot ett resonemang i visionsdokumentet kring de mellankommunala frågor som utvecklingen av Madendalen kan bidra till, såväl positivt som negativt, till exempel vilka effekter en omvandling av Enköpingsvägen får för Stockholms stad när hastigheten sänks på vägen, vilka kopplingar mellan stadsdelar utanför Sundbyberg som kan stärkas, vilka effekter på resandemönster som kan uppstå etc.

Landstinget menar att en avvägning mellan de två presenterade scenarierna har störst förutsättning att lyckas och förordar därför inget av scenarierna i sin helhet. Det finns goda skäl att som i scenario 1 planera för arbetsplatser längs Enköpingsvägen eftersom man där troligen inte kan nå de buller- och partikelnivåer som är lämpliga för bostadsbebyggelse inom planerad genomförandetid. Däremot är det föreslagna antalet arbetsplatser mycket högt i scenario 1, och även om området har en relativt hög regional tillgänglighet kan en så stor mängd nya arbetsplatser vara svåra att fylla inom planperioden. Det är också positivt om tätheten inte blir större än att såväl bostadsgårdar, skol- och förskolegårdar, parker och andra tätortsnära grönområden kan utvecklas ihop med ny bebyggelse.

Bostadsbyggande och bostadsförsörjning
Visionens förslag om 11 700 – 13 700 nya bostäder på 20–30 års sikt är ett viktigt tillskott till regionens bostadsförsörjning och ligger väl i linje med inriktningen i RUFS 2050. För att möta det demografiska bostadsbehovet redovisas i RUFS 2050 att Sundbyberg behöver ha beredskap för att bygga upp mot 1 100 bostäder per år, vilket planeringen av Madendalen i hög grad kan bidra till. Viktigt är också att planera för och bygga varierat, för olika människors behov, och att skapa attraktiva boendemiljöer och samordna bebyggelseutvecklingen med utvecklingen av gång- och cykelvägar, av tekniska försörjningssystem, liksom med kollektivtrafiken. Landstinget vill därför peka på vikten av att utveckla området i samverkan med trafikförvaltningen och andra viktiga aktörer –inte minst många olika byggaktörer.

Miljö- och klimataspekter
Visionen har ambitiösa resonemang om dagvattenhantering, grönstruktur, kulturmiljöer, solinstrålning och frisk luft vilket landstinget menar är mycket positivt. Landstinget saknar dock en tydlig ambition för området med att bidra till att nå regionala mål för minskade klimatutsläpp, minskade avfallsmängder och för att sluta systemen för ändliga resurser (genom till exempel att skapa cirkulära system för återanvändning och återvinning).

Sociala aspekter
Landstinget är mycket positivt till visionens hantering av folkhälsoaspekter som frisk luft, minskat buller och gröna ytor för lek och rörelse. Det är vidare positivt att visionen tar upp behovet att skapa miljöer för sociala möten och för rörelse i vardagen. En ytterligare social aspekt som kan lyftas fram är hur varierade stads- och bostadsmiljöer kan bidra till att olika människor möts, och får tillgång till en god bostad, och hur skola och annan offentlig service kan bidra till en mer jämställd och jämlik livsmiljö.

Teknisk försörjning och masshantering
Vid en så omfattande utbyggnad av bostäder, arbetsplatser och service som i förslaget finns det behov av att även planera för miljö- och klimatsmarta tekniska försörjningssystem tidigt i processen. Landstinget välkomnar en tydligare ambition kring detta redan i visionsarbetet. Det finns behov av att avsätta ytor för tekniska anläggningar så som avfallshantering, transformatorstationer och dylikt. Dessutom behövs en plan för hur massor ska balanseras både tidigt i planeringsprocessen och vid genomförandefasen, särskilt som området har stora topografiska utmaningar.

Transportsystemet

Kollektivtrafik

Övergripande
Kommunens inriktning att planera bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen och främja hållbara transporter ligger i linje med landstingets trafikförsörjningsprograms mål om en högre kollektivtrafikandel. Landstingets trafikförvaltning har inte deltagit i utredningsarbetet, men ser fram emot fortsatt nödvändig dialog om möjlig trafikering av området. Särskilt positiv är idéstudiens slutsats att det finns ett behov av vidare utredning av kollektivtrafiklösningar i ett regionalt perspektiv, samt en mer fullständig analys för 2050 där hänsyn tas till infrastruktursatsningar och markanvändning. Landstinget konstaterar att det idag är långa gångavstånd till befintlig och planerad stomtrafik och att det därför finns utmaningar i Madendalens lokalisering i förhållande till kollektivtrafiknätet som gör det svårt att åstadkomma den goda tillgänglighet som krävs för framförallt den omfattande arbetsplatsutvecklingen i scenario 1. Även om det i visionen för Madendalen anges att kollektivtrafikandelen ska vara 40 procent kommer sannolikt biltrafiktillgängligheten till Madendalens arbetsplatser motverka en hög kollektivtrafikandel om inte andra åtgärder införs.

Av ovanstående skäl menar landstinget att det skulle vara mer lämpligt att utreda förutsättningarna för att lokalisera delar av de 30 000 föreslagna arbetsplatserna i centrala Sundbyberg, där det redan finns en mycket god kollektivtrafiktillgänglighet från hela regionen. Landstinget anser också att en fortsatt utredning av kollektivtrafikförsörjningen av området bör inriktas på möjligheten att skapa ett kollektivtrafikstråk så att det når berörda korsande stråk. Ett sådant kollektivtrafikstråk skulle behöva utformas för en attraktiv och effektiv busstrafik för området.

Tunnelbana
Landstinget anser inte att en förlängning av gul tunnelbanelinje är att föredra för att kollektivtrafikförsörja området. Så länge gul linje utgör en avgrening av grön linje är en förlängning av gul linje från Arenastaden inte möjlig

av kapacitetsskäl. I kommunens underliggande kollektivtrafikrapport framförs oro över framtida belastning på befintlig tunnelbana. Landstinget menar dock att underlagen inte ger tillräckligt stöd för att det. För att kunna bedöma systemeffekterna av tillkommande bebyggelse i Madendalen behöver flöden på spårväg, buss och pendeltåg i nordvästra Stockholm studeras och inte bara som nu, på tunnelbana.

Busstrafik
Landstinget anser, liksom kommunen, att trafikeringen av området behöver utredas vidare och på en mer övergripande nivå. Möjligheten att skapa ett stråk som möter viktiga noder och länkar bör utredas. Om det inte går att hitta detta stråk eller en mindre exploatering blir aktuell bedömer landstinget att det är lämpligt med bussmatning till befintliga tunnelbanestationer och pendeltågsstationer. Kapaciteten i dessa punkter och i spårtrafiken behöver utredas och det bör planeras för god framkomlighet inom området och till nämnda platser. Landstinget är positiv till föreslagna reserverade körfält för kollektivtrafiken men ser också att sänkt hastighet i enlighet med förslaget riskerar att öka restiden för busstrafiken från Råstadepån. Enligt förslaget ser det ut att saknas angöring utmed Enköpingsvägen. Landstinget anser att det bör förtydligas hur utformning och angöring föreslås lösas, och att det görs i dialog med landstingets trafikförvaltning.

Kollektivtrafikanläggningar

Befintliga depåer
Förslagets båda scenarier redovisar en bebyggelsestruktur där varken befintlig tunnelbanedepå, spåranslutning till depån, eller befintlig bussdepå i Råsta går att urskilja. Depåer är mycket viktiga anläggningar i en växande stadsregion och en utvecklad kollektivtrafik är beroende av närheten till depåer. Det är därför angeläget att det förtydligas hur de befintliga depåerna föreslås hanteras. En avveckling av Råsta bussdepå skulle få konsekvenser inte bara för trafiken i Madendalen utan även för angränsande områdens busstrafikering. Landstingets trafikförvaltning vill hänvisa till framtagen behovsanalys för Råsta bussdepå, med slutsatsen att Råsta behövs i det läge den är idag och att den eventuellt behöver kompletteras med en satellituppställning. Den förslagna bebyggelsens närhet till landstingets anläggningar, inklusive tunnlar, medför att det i den fortsatta processen behövs medverkan från landstingets trafikförvaltning från ett intrångsperspektiv, under såväl planprocess som genomförande.

Planerade och utvecklade kollektivtrafikanläggningar
Förslaget om utvecklad bebyggelse kommer att leda till ökat behov av depåkapacitet. Inom området investerar idag landstinget i en utbyggnad av Tvärbanan med en tillhörande spårvagnsdepå samt en upprustning av tun-

nelbanans depå. Dessa är mycket viktiga långsiktiga investeringar för kollektivtrafiken och landstinget menar att det behöver beaktas i förslaget om utveckling av Madendalen.

Buller kopplat till kollektivtrafik

Landstinget kan inte se att befintlig tunnelbanedepå eller Råstadepån är inkluderade i genomförd bullerutredning, inte heller den planerade förlängningen av Tvärbanan med tillhörande depå. Kompletteringar behövs för att utredningen skall kunna utgöra bedömning för beslut och genomförande. Landstinget anser även att förutsättningarna i den genomförda bullerutredningen bör kompletteras med trafikförvaltningens *Riktlinjer Buller och vibrationer*. Särskilt viktigt att lyfta i detta sammanhang är att utreda påverkan från tunnelbanan och Tvärbanan avseende vibrationer och stomljud. Landstinget arbetar löpande för att minimera buller och kurvskrik från depåer och spår inom området men då det aldrig försvinner helt behöver hänsyn tas till detta. När det gäller busstrafik är det viktigt att beakta lågfrekvent buller.

Cykel

Det är positivt att den regionala cykelplanen har en framträdande roll i visionsdokumenten och att typsektioner för regionala cykelstråk som uppfyller riktlinjerna i cykelplanen redovisas. Landstinget anser dock att det saknas resonemang och förslag kring hur kombinationsresor cykel–kollektivtrafik kan utvecklas och stimuleras, bland annat med cykelparkeringar vid kollektivtrafiken och andra åtgärder som främjar kombinationsresor. Med cykeln som en del av hela resan finns möjlighet att minska den totala restiden väsentligt, men då krävs goda kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik i form av bra cykelförbindelser och cykelparkeringar vid hållplatser och stationer.

Gods och logistik

Person- och godstransporter samsas i transportsystemet, både på väg och järnväg, vilket är en stor och ökande utmaning för stockholmsregionen. Det gäller både utrymmet i själva transportsystemet och som en potentiell målkonflikt mellan godshantering och annan markanvändning i bebyggelseutvecklingen. I förslag till regional godsstrategi för Stockholms län, godkänd i landstingets tillväxt- och regionplanenämnd, lyfts bland annat att gods- och varuförsörjning behöver få en tydlig roll i samhällsplaneringen och komma in tidigt i stadsutvecklingsprojekt och vid infrastrukturutveckling. Landstinget välkomnar en utveckling av principer för hur områdets godstransporter och varuförsörjning ska utformas och omhändertas i en framtida stockholmsregion.