

GRANSKNINGSHANDLING 2021-07-01

MÄLARBANAN Duvbo - Spånga

Stockholms kommun, Sundbybergs kommun och Stockholms län

Järnvägsplan, Gestaltungsprogram

TRV 2013/65117





Trafikverket har som uppgift att planera och utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem.

Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. De ansvarar även för byggande samt drift och underhåll av statliga järnvägar och vägar.

Trafikverket verkar för en grundläggande tillgänglighet i den interregionala kollektiva persontrafiken genom bland annat upphandling av trafik. De har även till uppgift att pröva frågor om statligt stöd till svensk sjöfart.

Medverkande

Trafikverkets projektgrupp

Erik Lundman, projektchef
Elis Cederström, projektledare
Esbjörn Eriksson Långström, projekteringsledare systemhandling
Fredrik Lindborg, projekteringsledare järnvägsplan
Anna Mróz, miljöspecialist
Mats Broman, arkitekt

Atkins Sverige AB - Konsultgrupp

Lena Öberg, uppdragsledare systemhandling och järnvägsplan
Mattias Karlsson, tekniksamordnare systemhandling
Fredrik K Karlsson, samordningsansvarig järnvägsplan
Fredrik K Karlsson, gestaltungsprogram

Bilder och kartor

Kartor och planer:

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Fotografier:

Atkins om inte annat anges

Illustrationer och perspektiv : Atkins

Dokumentformat

Originalstorlek A4 (dubbelsidigt)

Ärendenummer

TRV 2013/65117

Innehållsförteckning

1	1. Inledning..... 7	4	4. Principer för projektgemensam gestaltning..... 19
	1.1 Järnvägsplan		4.1 Hållbarhetsaspekter
	1.2 Förutsättningar		4.2 Avgränsningar mot banområdet
	1.3 Läsanvisningar		4.3 Markanslutningar
			4.4 Övrigt
2	2. Gestaltungsprocessen..... 8	5	5. Fortsatt arbete och genomförande 23
	2.1 Tidigare utredningar		
	2.2 Arkitekturpolitiska mål		
	2.3 Gestaltungsplan för Mälardalen		
3	3. Gestaltning..... 11	6	6. Källor och referenser 25
	3.1 Omgivningarna i anslutning till järnvägen – befintlig karaktär		6.1 Litteratur
	3.2 Områdesvis beskrivning av järnvägens utbyggnad		6.2 Tidigare planer och program



Sammanfattning

Gestaltningssprogrammet

Gestaltningssprogrammet ingår som en del av järnvägsplanen för Mälarbanan, sträckan Duvbo–Spånga.

Till järnvägsplanen hör också plankartor, en planbeskrivning samt en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Parallellt med att Trafikverket tar fram järnvägsplanen arbetar Stockholms stad med en ny detaljplan för det berörda området.

Detta gestaltningssprogram är resultatet av gestaltningssprocessen i järnvägsplaneskedet. Det innehåller helhetsgestaltning och delutformningar och kan sammanfattas i ett gestaltningssmål med följande komponenter.

Välutformade avgränsningar mot omgivningen:

- Bullerskyddsskärmar
- Stängsel
- Släntanslutningar och skärningar
- Stödmurar

Välutformade avgränsningar mot omgivningen

Skärmar och stängsel kommer att avgränsa järnvägen längs hela sträckan.

Bullerskyddsskärmar som ger skydd mot ljud och tryckvågor från passerande tåg placeras mot bostadsbebyggelse.

Skärmarnas utformning kommer att ge järnvägsanläggningen ett sammanhållet uttryck och kommer att samordnas med tidigare etapp av Mälarbanan, Barkarby–Kallhäll samt sträckan Spånga–Barkarby.

Utbyggnaden av spårområdet innebär att mark kommer att tas i anspråk för järnvägsanläggningen. Anläggningen genom Bromstens småhusområde angränsar direkt till privata trädgårdar, varför stor omsorg bör läggas på utformning av nya bullerskyddsskärmar samt släntanslutningar.

I jordskärningar i naturmark eftersträvas mjukare slänter. Där det är ont om plats tas nivåskillnad upp med stödmur.

För att uppnå en sammanhållen utformning för Mälarbanan har en samordning med tidigare etapp eftersträvat i gestaltningssprogrammet.

Figur 1. ◀ Foto taget mot Bromsten småhusområde vid Tallåsvägen. Till vänster i bilden syns Magasinsvägen.



1. Inledning

1.1 Järnvägsplan

Detta gestaltungsprogram är en del av järnvägsplanen för Mälarbanan, sträckan Duvbo–Spånga. Till järnvägsplanen hör också plankartor, en planbeskrivning och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Gestaltungsprogrammet visar hur olika delar av förslagen som beskrivs i planbeskrivningen och systemhandlingen kan utformas och vilka krav som kan ställas inför nästa skede, projekterings- och byggskede.

I gestaltungsprogrammet preciserar utformningen av landskapsanpassning, byggnadsverk (t.ex. bro, stödmur) och utrustning (t.ex. bullerskyddsskärm, stängsel) med principlösningar, normalsektioner och materialval. Gestaltungsprogrammet ”visualiserar” projektet i sin helhet.

1.2 Förutsättningar

Järnvägen går igenom ett stadslandskap delvis under omvandling vid Annedal, Solvalla och kvarteret Ferdinand, samt verksamhets- och bostadsområden, idrottsanläggning, travbana och naturområden.

Breddningen av järnvägsområdet från två spår till fyra spår genom detta stadslandskap ställer krav på gestaltungsarbetet.

Gestaltungsarbetet hanterar utöver en sammanhållen utformning, även frågor om buller, säkerhet, markintrång och barriäreffekter.

1.3 Läsanvisningar

Gestaltungsprogrammet är uppdelat i en inledande och processbeskrivande del, kapitel 1 och 2, samt en förslagsdel, kapitel 3 till 5.

I kapitel 1 och 2 beskrivs gestaltungsarbetets förutsättningar och mål.

Kapitel 3 – Gestaltning – inleds med en översiktlig beskrivning av omgivningarna. Sedan redovisas analyser av delområden och utformningsfrågor att bevaka i olika skeden.

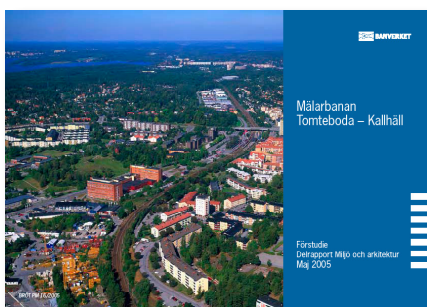
Delområden från söder till norr följer den som finns i järnvägsplanens planbeskrivning.

Kapitel 4 – Principer för projektgemensam gestaltning – tar upp återkommande principer och generella detaljutformningar längs sträckan.

Kapitel 5 behandlar praktiska frågor under byggtiden.

Figur 2. ◀ Foto från söder om spåren där i dagsläget en passage över spåren finns, Fristadsvägen. I dagsläget kommer Spånga/Bällstaån fram ur sin kulvert vid platsen och ett grönområde utgör gränsen mellan verksamhetsområdet som ligger närmast järnvägen och Bromstensvägen som syns i bakgrunden av bilden.

2. Gestaltningsprocessen



Figur 3. ▲▲ I förstudien för Tomtebodå–Kallhåll ingick rapporten Miljö och arkitektur

Figur 4. ▲ I järnvägsutredningen för Tomtebodå–Kallhåll ingick ett gestaltsprogram

2.1 Tidigare utredningar

Järnvägsplanen har föregåtts av en förstudie och en järnvägsutredning, se figur 3 och 4. Tidigare utredningar har lagt grunden för arbetet med gestaltungsfrågorna i järnvägsplanen, se www.trafikverket.se/malarbanan. I järnvägsplanen fastställs projektets omfattning och därmed kan också ett slutgiltigt gestaltungsprogram upprättas. I detta sista planeringsskede är gestaltungsprogrammet därför ett utformningsprogram vilket har som mål att vara förberedande inför kommande projektering och upphandling.

2.2 Arkitekturpolitiska mål

Tidigare fanns sex arkitekturpolitiska mål för att säkra den arkitektoniska kvaliteten på byggda objekt. Det tredje av de arkitekturpolitiska målen rör estetiska och kulturhistoriska värden i befintliga miljöer, vilket kan tillämpas för att medvetandegöra befintliga värden och samtidigt tillföra nya värden utmed Mälarbanan.

Det är också viktigt att stärka det estetiska uttrycket i järnvägens och järnvägsområdets utformning – en attraktiv järnväg bidrar till ökat resande och en tilltalande omgivning för närboende och besökare.

2.3 Gestaltungs mål för Mälarbanan

Övergripande utgångspunkter

Trafikverket har utformat projektmål som utgör konkreta förutsättningar för gestalten i järnvägsplanen. Målen handlar bland annat om att tillgängligheten till tågen ska öka så att alla kategorier av resenärer kan utnyttja kollektivtrafiken. De stationsmiljöer som åtgärdas ska utformas för att vara attraktiva och tillgängliga för alla resenärer samt effektiva knutpunkter.

Järnvägsmiljön bör utformas för att så långt som möjligt bli ett positivt inslag i landskapet och stads- miljön och ge resenären en positiv upplevelse av resan. Anläggningens utformning ska medge flexibilitet, vara robust samt vara effektivt att underhålla och trafikera. Åtgärderna ska sammantaget leda till att säkerheten i Mälarbanestråket förbättras.

Gestaltningen för Mälarbanan har två övergripande utgångspunkter. Dessa två är:

- Höja järnvägens attraktionskraft
- Skapa mervärden i närmiljön

Mål i järnvägsutredningen

Utöver ovan nämnda utgångspunkter finns mer preciserade mål i järnvägsutredningen som berör sträckan Sundbyberg–Barkarby. Dessa är ett urval av målen som är relevanta för sträckan Duvbo–Spånga, till viss del bearbetade i aktuellt skede:

- Järnvägens barriäreffekter minskas
- Gestaltningen av utrustningen utmed banan tar sin utgångspunkt i de varierade karaktärerna som järnvägen passerar. En gemensam nämnare tas fram för att hålla ihop utformningen längs med sträckan
- Järnvägsanläggningens möte med kringliggande mark ska anpassas till omgivningens karaktär
- Material med kvalitet ska väljas, utifrån ett hållbarhetsperspektiv och med god totalekonomi som mål
- Material som användas ska vara betong, sten, stål och trä
- Skärmar som ger skydd mot ljud och tryckvågor från passerande tåg placeras i centrala områden där många rör sig nära banan och där behovet är påtagligt
- Bullerskärmar som står nära bebyggelse ges ett lättare uttryck och högre detaljeringsgrad
- Stängsel utgör skydd mot banan, med högre detaljeringsgrad i stads- och parkmark
- Bergslänter ställs så brant som möjligt
- Där det är ont om plats tas nivåskillnad upp med stödmur
- Mervärde i närmiljön ska främst ses ur ett närboendeperspektiv – åskådarupplevelse

Mål för gestaltningsprogrammet delen Duvbo–Spånga

Utifrån det tidigare arbetet har dessa mål satts upp som särskilt viktiga i arbetet med gestaltningsprogrammet.

- Välformade avgränsningar mot omgivningen såsom skärmar, stängsel och markanslutningar
- Omsorg om angränsande boende-, väg- och naturmiljöer. Där järnvägsanläggningen angränsar till privata trädgårdar bör extra hänsyn tas för att minska intrånget för tomtägarna, underlätta skötseln, samt för de boendes upplevelse.



Bromstens småhusområde
Se sidan 16

Bromsten småhusområde
Tallåsvägen m.m.

Magasinsvägens
industriområde

Bromsten småhusområde
Skattegränd m.m.

Solvalla
Se sidan 14

Annedal och Duvbo
Se sidan 12

Duvbo

Annedal

Teckenförklaring

- Nya spår
- - - Kommungräns
- Höjdkurva, 5 m
- Vatten



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

3. Gestaltning

3.1 Omgivningarna i anslutning till järnvägen – befintlig karaktär

Mälarbanan mellan Duvbo–Spånga sträcker sig igenom ett stadslandskap som är delvis under omvandling vid Solvalla. Järnvägen angränsas idag av verksamhets- och bostadsområden, främst villabebyggelse, samt naturområden, en idrottsanläggning och Solvalla travbana. Skalan skiljer sig kraftigt från de stora öppna verksamhetsområdena till den småskaliga villabebyggelsen med privata trädgårdar. Spånga/Bällstaån rinner i princip parallellt med järnvägen på den södra delen av berörd sträcka. Ån har till större delar av sträckan ingen visuell betydelse för omgivningen.

Annedal och Duvbo

I Annedal präglas omgivningen framförallt av den nya stadsdelen Mariehäll–Brommafältet–Ulvsunda. Det är flerbostadshus i täta kvarter och parkmiljöer med tydlig kontakt med Spånga/Bällstaån. En fyra meter hög bullerskyddsskärm avskärmar bostadsområdet från spårområdet.

Norr om Annedal ligger Duvbo. Här höjer sig marken något. Området, Ekbacken, är en sydvänd sluttning med vackra gamla ekar, björkar och berg i dagen. Uppe på backen ligger en lekplats och ett äldreboende.

Figur 5. ◀ I planen till vänster kan du se de delar som gestaltungsprogrammet är uppdelat i. Indelningen följer i princip järnvägsplanens indelning. Planen visar också omgivningarna och hela sträckan Duvbo–Spånga.

Naturområdet är flitigt använt för rekreation och av närbelägna förskolor. I övrigt används området till diverse verksamheter, bland annat växthus och parkdepå.

Mellan Annedal/Duvbo och Solvalla bildar Ulvsundavägen, som går på viadukt, en tydlig barriär mellan stadsdelarna.

Solvalla

Solvalla travbana med dess verksamhetsområde dominerar på spårens södra sida. I anslutning till travbanan finns en hel del verksamheter och infrastruktur som tillhör travbanan. Från tåget kan man se läktaren. Plank avskiljer området mot järnvägen. På motsatt sida, norr om spåren, är idag ett utvecklingsområde.

Mellan den södra och norra delen av verksamhetsområdet finns en signalreglerad plankorsning vid Sulkyvägen.

Området präglas av den starkt trafikerade Ulvsundavägen och ett väglandskap som omger trafikplatsen. Bortom Ulvsundavägen reser sig flerbostadsbebyggelsen på en höjd i Duvbo och Rissne.

Bromsten småhusområde vid Skattegränd

Bromsten småhusområde vid Skattegränd mm. består till största delen av småhus. Spårområdet angränsar direkt mot villabebyggelsen som avgränsas av bullerskyddsskärmar samt av några carportlängor vid Ekstocksvägen. Området är relativt platt.

Bromsten småhusområde vid Tallåsvägen

Bromsten småhusområde vid Tallåsvägen mm. består av småhus och flerbostadshus på en höjd. I norra delen av området finns en idrottsplats och två grundskolor, Bromstensskolan och Ellen Keyskolan.

Spårområdet angränsar här främst till villabebyggelse och bullerskyddsskärmar. I områdets västra del finns Fristadsvägen där fotgängare och cyklister kan ta sig över järnvägen vid en signalreglerad plankorsning. Här blir Spånga/Bällstaån synlig en kort bit när den kommer upp från kulvertering.

Magasinsvägens industriområde

Magasinsvägens industriområde omges av Mälarbanan i norr och Bromstensvägen i söder och öster. Spånga/Bällstaån ligger delvis kulverterad, nära spårområdet i nordvästra delen av området men löper parallellt med Bromstensvägen i ett öppet dike söder om spåren. Spårområdet angränsar här direkt till verksamheter och Magasinsvägen.

Stängsel avgränsar området från järnvägen.

GESTALTNING

3.2 Områdesvis beskrivning av järnvägens utbyggnad

Annedal och Duvbo

Platsspecifika åtgärder:

- Befintlig bullerskyddsskärm mot Annedal anpassas och byggs om, men behåller samma utbredning som idag.

Viktiga frågor att hantera i kommande exploatering:

- Kopplingar mellan bostäder Annedal samt parkmark på Bällstaåns sidor utifrån gående och cyklisters perspektiv, med fokus på barn.
- Det nya spårområdet i tråg/tunneln, som ska gå genom Sundbyberg, kommer ha sin anslutning till området.
- Anslutning till Ekbacken bör utformas för att minimera påverkan på skogsdungen med gamla ekar. Slänt eller stödmurslösning bör studeras vidare.



Figur 6. Övergripande plan för delsträckan Annedal och Duvbo



Figur 7. Den nya bebyggelsen vid Annedal. Spånga/Bällstaåns kanter utvecklas till parkmark. De högre husen i bakgrunden ligger

på andra sidan spåren. Befintlig bullerskyddsskärm syns på andra sidan ån.



Figur 8. Ekbacken i Duvbo.

GESTALTNING

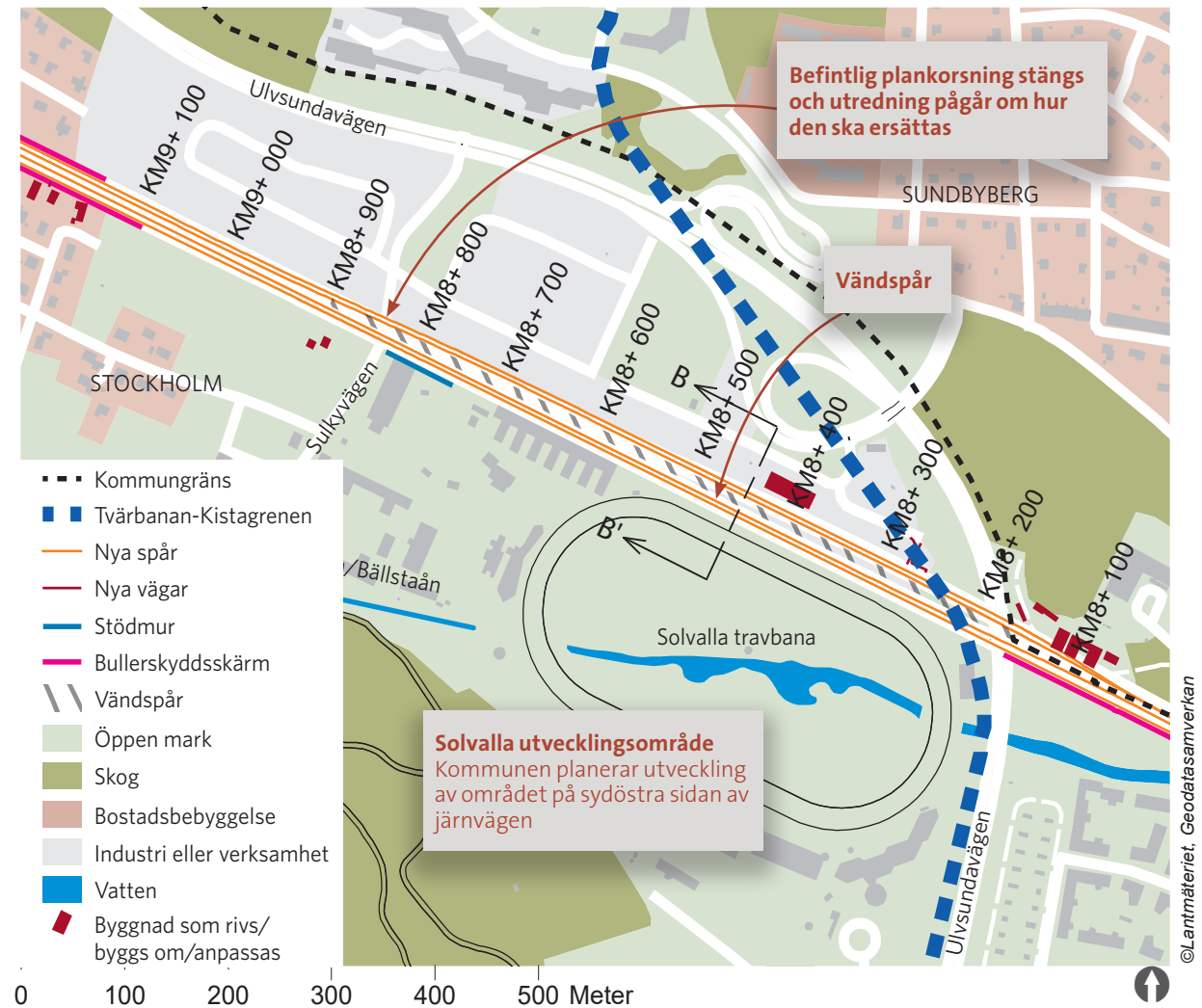
Solvalla

Platsspecifika åtgärder:

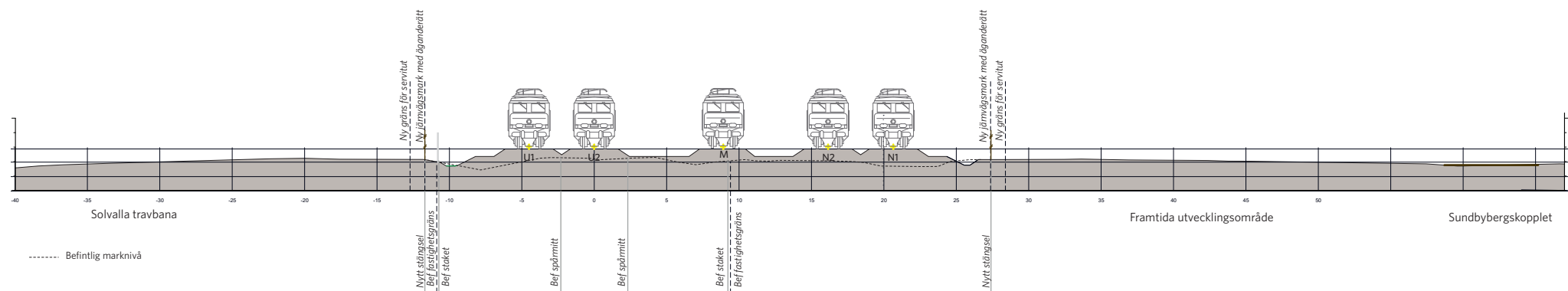
- Befintlig plankorsning vid Sulkyvägen stängs och ny lösning säkerställs i den kommande detaljplanen. Utformning av planskild förbindelse blir styrande för utvecklingsområdet.

Viktiga frågor att bevaka (i samband med detaljplanearbetet):

- Solvalla utvecklingsområde med anpassning till framtida exploatering.



Figur 9. Övergripande plan för delsträckan Solvalla



Figur 10. Sektion B-B vid KM 8+420, skala 1:400



Figur 11. Befintlig plankorsning vid Sulkvägen stängs och utredning pågår kring hur den ska ersättas.

GESTALTNING

Bromstens småhusområde och Magasinsvägens industriområde

De två nya spåren kommer att hamna nära befintliga bostäder och verksamheter.

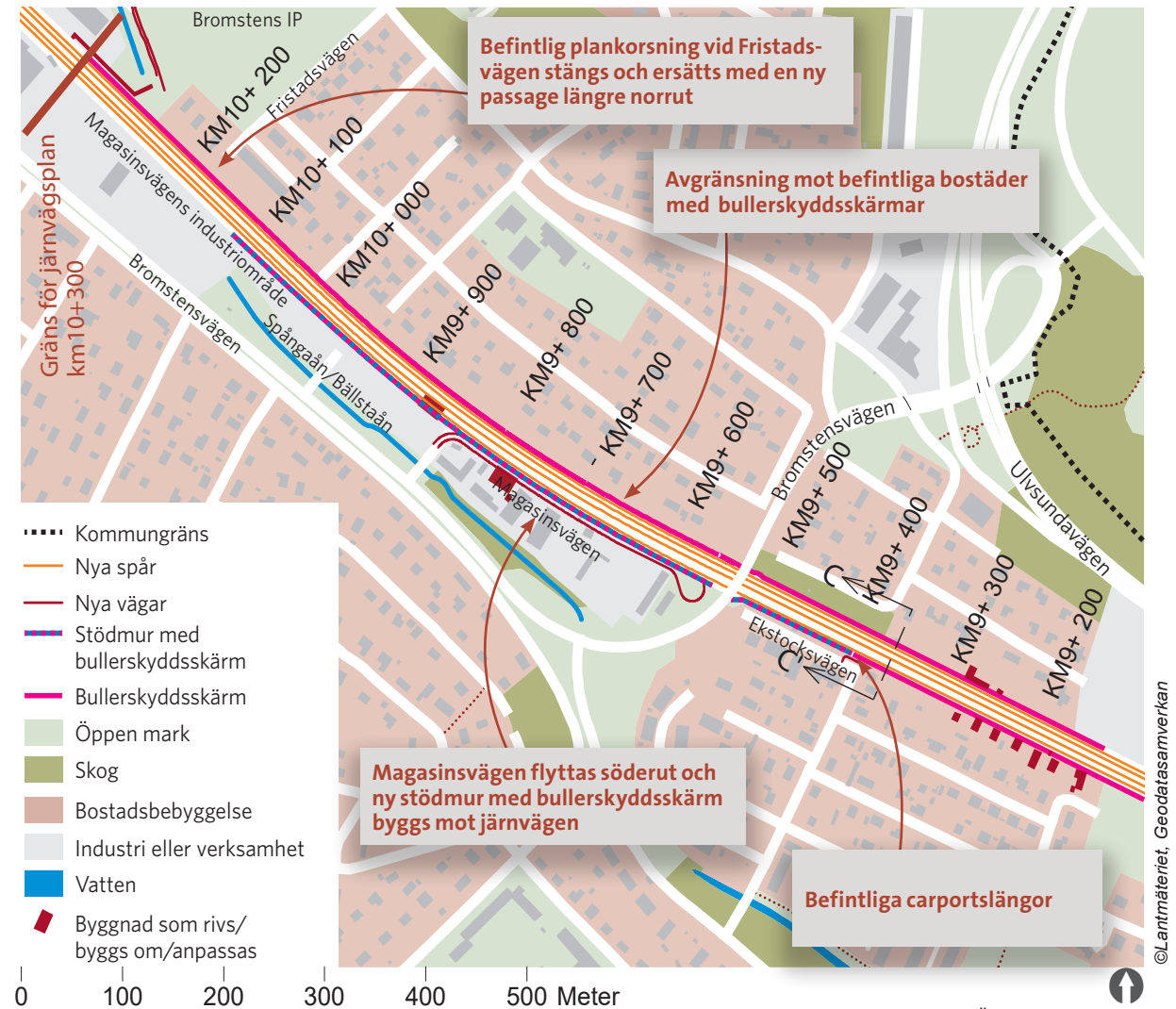
Höjdskillnader kommer att uppstå mellan nya spårområdet och befintlig mark längs Ekstocksvägen och Magasinsvägen.

Platsspecifika åtgärder:

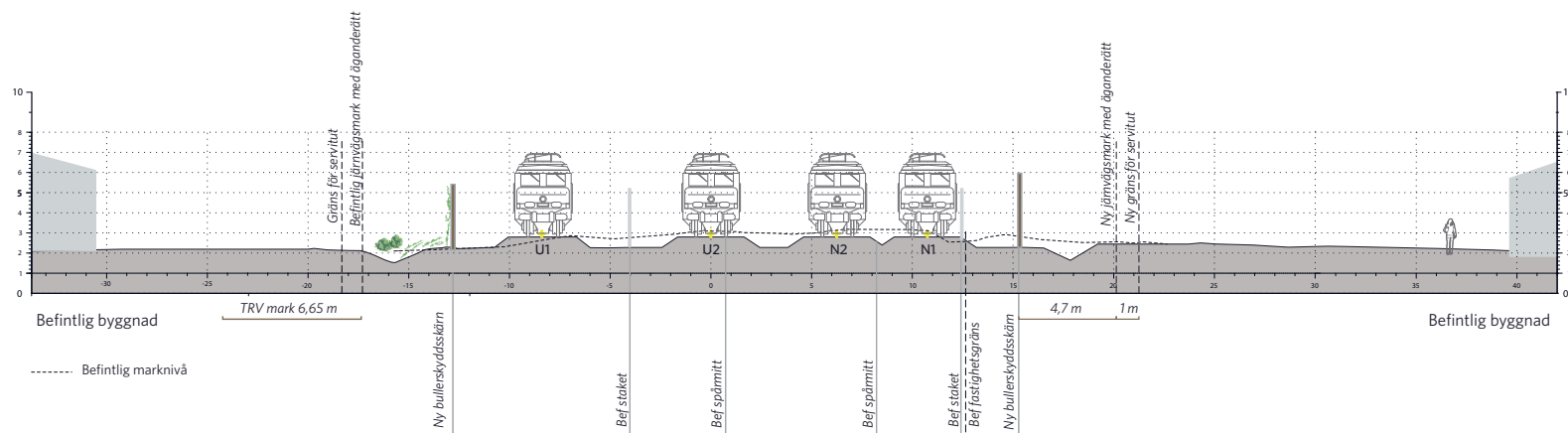
- Avgränsningen mot befintliga villatomter sker med bullerskyddsskärmar och på del av sträckan kommer påkörningsskydd byggas.
- Magasinsvägen flyttas något söderut och ny stödmur med bullerskyddsskärm byggs mot järnvägen.
- Befintlig plankorsning vid Fristadsvägen stängs och ersätts med en ny passage längre norrut

Viktiga frågor att bevaka (i samband med detaljplanearbetet):

- Förstärka Bällstaans miljömässiga och visuella kvalitéer.
- Markanpassning av bullerskyddsskärmar mot villatomter ska utformas så att skötsel underlättas och intrång minimeras.



Figur 12. Övergripande plan för delsträckan Bromstens småhusområde och Magasinsvägens industriområde.



Figur 13. Sektion C-C vid KM 9+320, skala 1:400



Figur 14. Carportlängorna vid Ekstocksvägen

GESTALTNING



Figur 15. Magasinsvägen kommer flyttas söderut

Gestaltningssprogram Mälarbanan delen Duvbo–Spånga



Figur 16. Befintlig plankorsning vid Fristadsvägen stängs

4. Principer och krav för projektgemensam gestaltning

4.1 Hållbarhetsaspekter

Hållbarhetskrav på så långsiktiga investeringar som en järnväg är en självklarhet. Likaså att hållbarhet innefattar ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter börjar bli självklart i många sammanhang.

I detta gestaltungsprogram nämner vi olika hållbarhetsaspekter kopplat till gestaltning och utformning av järnvägsmiljöer.

De gestaltungsförslag som vi föreslår har ett långsiktigt tänk från anläggning, drift och underhåll över lång tid.

Vegetation är en viktig del i skapande av levande miljöer för människor och även som "gröna spridningskorridorer" för växter och djur. Kring järnvägsanläggningen finns det oftast "kringytor" såsom slänter, diken och andra makadamytor (bergkross) som inte får växa igen. Samtidigt finns här en potential att göra dessa sterila ytor mer hållbara och visuellt attraktiva med hjälp av rätt val av vegetation.

Sociala och ekonomiska aspekter kommer in då Trafikverket väljer att gestalta miljöer med omsorg och med hållbarare material. Genom god gestaltning kan man skapa trygghet och trivsel vilket leder till mindre vandalisera och kostnader kring drift/underhåll. Tillgänglighet för alla i kollektivtrafiken, oavsett ålder/ kön/funktionsnedsättning har också med utformning och gestaltning att göra.

Exempel på hållbar gestaltning kan i detta fall vara:

- Slänter och makadamytor kan besås med lågväxande, torktåliga gräs-/ ängsfrö
- Branta jordslänter kan släntförstärkas med hårdgjorda material exempelvis sten eller betongsten och kompletteras med revbildande, marktäckande växter eller klätterväxter
- Sedummattor är ett alternativ för slänter eller makadamytor kring järnvägsområdet. Dessa färdiga och färggranna mattor utjämnar dagvattnet, hindrar ogräsen att etablera sig och trivs dessutom i öppna utsatta lägen
- Materialval som ger mervärde till boendemiljöer
- Material med lång livslängd
- Tillgängliga och trygga passager i anslutning till järnvägen

Hållbarheten kan bestå i att vegetationen:

- Utjämnar dagvattenflödet genom vegetationsfilter
- Binder partiklar i luften
- Utgör spridningskorridorer för växter och djur
- Motverkar erosion i jordslänter och vattendrag
- En vegetationsklädd jordvall bidrar till både bullerdämpning och en "visuell avskärmning" mot järnvägen
- Rätt växtmaterial vid vattendrag kan fungera som "kvävefällor" och bidra till att förbättra vattenkvaliteten.

4.2 Avgränsningar mot banområdet

Avgränsning mot banområdet hanterar frågor om säkerhet, intrång, buller, rumslighet och barriäreffekter. Beroende av omgivningen väljer man olika typ av skydd. Dessa kan vara:

- Bullerskyddsskärmar
- Stängsel

Bullerskyddsskärmar

Skärmar placeras där den har störst effekt på bullerminskning enligt bullerberäkningar. Skärmar kan även minska den upplevda störningen av spårtrafiken visuellt. Höjden på bullerskyddsskärmarna kommer i denna etapp variera mellan 2,5–4 m över räls. Se figur 17 och 18 för principlösningar, samt 20 för exempel från tidigare etapp Barkarby–Kallhäll.

- Symmetri ska prägla skärmarna
- Insidan av skärmen ska vara enhetlig och vara försedd med bullerabsorbenter. På insidan kan vertikala bärelement exponeras och centrumavståndet mellan dessa variera inom vissa intervaller
- Skärmens utsida ska vara uppbyggd utifrån en horisontell uppdelning.
- Utsidan utformas med slamfärgsmålat trä som är uppbyggt enligt principen liggande förvandringspanel
- Materialvalet innebär att ytan blir svårklottrad och att den är lätt att hålla ren

- Nivåförändringarna tas upp i överkant. Trappning av överkant ska anpassas till vald utformning/indelning av skärm.

Stängsel

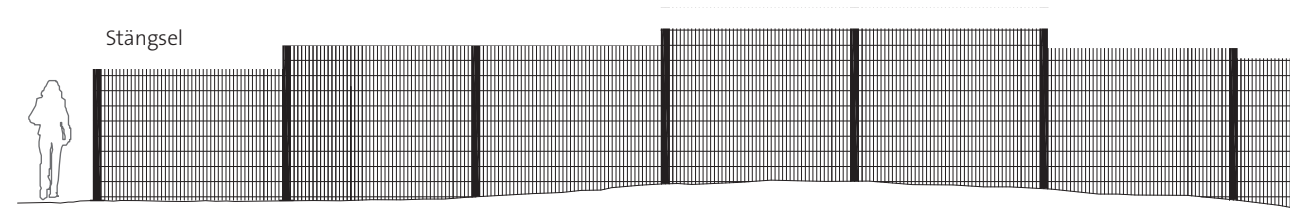
- Stängsel placeras generellt i fastighetsgräns. Avvikelse förekommer till exempel vid teknikhus
- Stängsel som placeras vid annan del än vid spår bör placeras i landskapet så att det följer befintliga nivåer och inte gör en markant visuell påverkan på omgivningen. Knycker på stängslet undviks i exponerade lägen
- Stängselhöjden är minst 1,8 m över omgivande mark, se figur 17.
- Stängsel utförs av svetsat nät i anslutning till områden där människor rör sig och ska följa proportionerna som gäller för skärm
- Färgen på stängslet anpassas till skärmar för att erhålla en sammanhållen känsla för Mälarbanan
- Stängsel ska hindra passage

Se figur 19 och 21 för exempel på stängsel.

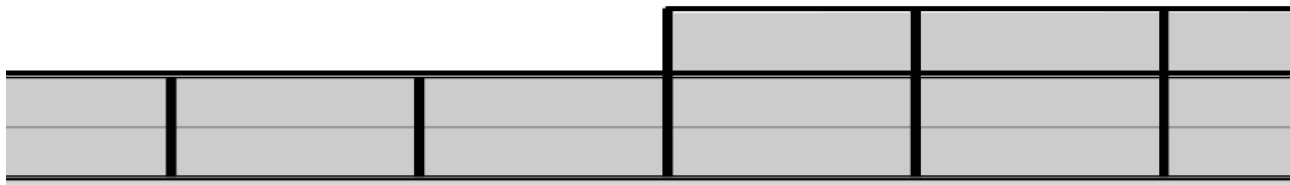
Sammanhållen utformning för Mälarbanan

Det är viktigt att man erhåller en sammanhållen känsla för utbyggnaden av hela Mälarbanan och skapar ett modulmått för skärmar och övriga kompletterande delar som till exempel stängsel.

Erfarenhetsåterföring från tidigare sträckor bör tas vara på i det fortsatta arbetet.



Figur 17. Princip för stängsel, 1,8 meter
Skala 1:100



Figur 18. Princip för bullerskyddsskärm



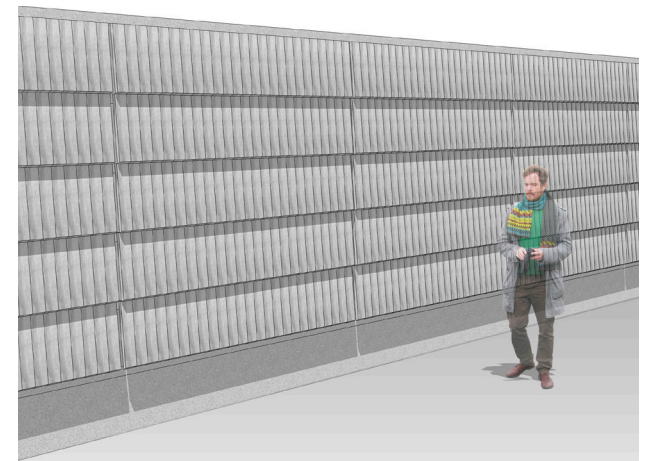
Figur 19. Exempel på stängsel



Figur 20. Utsida på bullerskyddsskärm från tidigare etapp utmed Mälarbanan (Barkarby-Kallhäll)



Figur 21. Exempel på stängsel närbild



Figur 22. Datorgrafik som visar hur bullerskyddsskärmen kan se ut
Gestaltungsprogram Mälarbanan delen Duvbo–Spånga

4.3 Markanslutningar

Slänter

Jordslänter utförs med principen att lutningen anpassas efter omgivningen. Materialet i slänten har betydelse för lutningen. I trånga passager måste man hitta andra lösningar, exempelvis täckta diken alternativt stödmurar.

Slänter i naturmark behandlas i första hand med avbaningsmassor. Detta innebär att det översta markskiktet med jord, rötter och frön återanvänds. Genom detta skapas en snabb etablering av gräs och örter vilket minskar risken för skötselkrävande slyuppslag.

Bergskärningar

Bergskärning är en öppen skärning av berg som görs för att ta upp höjdskillnader. Eventuella bergskärningar ska ställas så brant som möjligt och anpassas efter omgivning. Anslutningar mellan bergsskärning(lutning 5:1) och jordslänt(lutning 1:2) ska utföras med en mjuk övergång. Efter genomfört arbete återställs den befintliga vegetationen i anslutning till skärningen.

Stödmurar

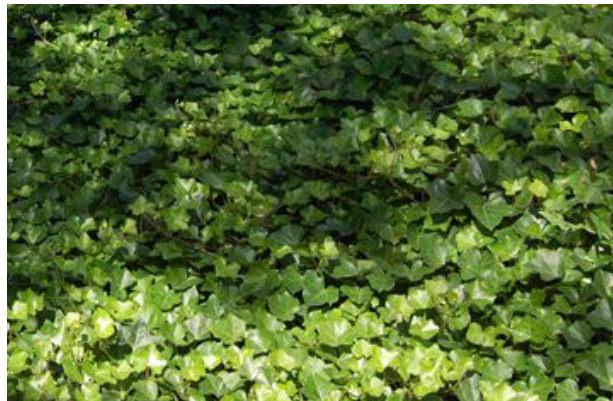
Stödmurar är ett annat sätt att klara höjdskillnader i trånga lägen. I denna etapp finns behov av stödmurar vid Sulkyvägen, Ekstocksvägen samt längsmed Magasinsvägen. Stödmurarna bör platsgjas, gärna med ytstruktur som försvårar klotter. Utformningen av skärmar samt stödmurar förtydligas i kommande bygglovsansökan.

Växtmaterial

Växtval ska anpassas till det växtmaterial som finns i omgivningen.

Växtmaterial på slänter mot järnvägen/ bullerskyddsskärm bör väljas efter dess revbildande, marktäckande egenskaper som underlättar skötseln för tomtägare. Se figur 23.

Vegetation som under byggtiden tas bort bör åter-skapas efter utfört arbete. Befintlig vegetation bör användas och naturlig förnygring bör främjas i den fortsatta projekteringen.



Figur 23. Hedera helix är en tacksam marktäckare/klättrväxt

4.4 Övrigt

Servicevägar

Det kommer byggas servicevägar till teknikhus. Dessa ska utföras så att de passar in i omgivningen.

I grönområden kan servicevägen utföras med gräs-armering.

Servicevägar i anslutning till områden som är under utveckling ska samordnas med kommunen.

I så stor utsträckning som möjligt ska servicevägar undvikas om det finns möjlighet att använda befintligt vägsystem.

Väg/Gång- och cykelväg

Arbetet med vägar, samt gång- och cykelvägar ingår i detaljplanarbetet.

Passager

Sulkyvägen stängs och utredning pågår om hur den ska ersättas. En ny väg-, gång- och cykelpassage samplaneras med Stockholm stad och fastighetsägarna som äger vägen på respektive sida om spåret. Den nya planskilda förbindelsen ingår i Stockholm stads detaljplanarbete.

Befintlig plankorsning vid Fristadsvägen stängs. En planskild korsning, ny gång-/cykeltunnellösning närmare Spånga station, utreds av Stockholm stad och TRV. Den nya planskilda korsningen ingår i Stockholm stads detaljplanarbete.

Ulvsundavägen och Bromstensvägen som passerar Mälarbanan på bro, förblir oförändrade.

5. Fortsatt arbete och genomförande

Gestaltningssprogrammet utgör en grund för kommande projektering.

Erfarenhetsåterföring från tidigare etapper, såsom Barkarby–Kallhäll, bör tas tillvara i det fortsatta arbetet.

Den slutliga utformningen av bullerskyddsskärmar fastställs i samband med bygglovsprövningen.

Om tillfälliga upplag behöver avskärmas, bör detta utformas så att avskärmningen upplevs som en del av omgivningen. Information om projektet kan med fördel annonseras på avskärmningen.

Befintlig vegetation i området behöver undersökas för att identifiera kvalitéer samt vilka delar som eventuellt behöver kompletteras.

I byggskedet bör värdefulla träd markeras och stängslas in i området vid Ekbacken, Sundbyberg.

6. Källor och referenser

6.1 Litteratur

Arkitektur och politik, Sveriges Arkitekter, 2009

Gestaltningssprogram inom Banverket – en vägledning, Banverket 2005

Vägverket, Gestaltningssprogram – En vägledning, Vägverket publikation 2004:41

6.2 Tidigare planer och program

Järnvägsplan, Mälarbanan Barkarby–Kallhäll, Gestaltningssprogram, utställningshandling, oktober 2010

Järnvägsplan, Mälarbanan Barkarby–Kallhäll, Planbeskrivning, utställningshandling reviderad, februari 2011

Järnvägsutredning Mälarbanan, delen Tomtebodav–Kallhäll, utställningshandling, delrapport Gestaltningssprogram samt MKB

PM Arkitektur, Mälarbanan Etapp 1, delen Barkarby–Kallhäll, 2012-08-28

www.trafikverket.se



Trafikverket
781 85 Borlänge

Tel: 0771-921 921
www.trafikverket.se