

## **Samråd om Järnvägsplan för Mälarbanan, Duvbo-Spånga gällande åtgärdens utformning med Stockholm stad och Sundbybergs kommun**

Remiss från Trafikverket  
Remisstid den 6 februari 2026

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### **Föredragande borgarrådet Karin Wanngård**

#### **Sammanfattning av ärendet**

Trafikverket har remitterat Järnvägsplan för Mälarbanan Duvbo-Spånga gällande åtgärdens utformning till bland annat Stockholms stad för yttrande.

Trafikverket planerar för utbyggnad av Mälarbanan från två till fyra spår på delsträckan mellan Duvbo och Spånga i Stockholms och Sundbybergs kommuner. Järnvägsplanen för Duvbo-Spånga har tidigare färdigställts och lämnats in för fastställelse av Trafikverket. Under prövningen gjordes bedömningen att järnvägsplanen behöver kompletteras innan den kan fastställas. Arbetet med att komplettera järnvägsplanen påbörjades 2023. Denna del av Mälarbanan är nu i fasen samrådsskede i järnvägsplaneprocessen. Utbyggnaden ökar kapaciteten på järnvägen så att fler tåg kan trafikera sträckan.

#### **Beredning**

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* är positiva till utbyggnaden av Mälarbanan som förstärker den regionala och nationella kollektivtrafiken och bidrar till en förbättrad och mindre störningskänslig järnväg.

## Föredragande borgarrådets synpunkter

Jag ser positivt på utbyggnaden av Mälarbanan vilket kommer att bidra till att förstärka den regionala och nationella kollektivtrafiken. En utbyggd Mälarbana gör också järnvägen mer effektiv och mindre störningskänslig.

Det är viktigt att Trafikverket fortsatt för en nära dialog med staden i arbetet med den nya järnvägsplanen för den berörda sträckan och att det arbetet samordnas med stadens pågående detaljplanearbete. Vidare behöver kommande etableringsytor och byggvägar planeras för att minimera markanspråk och tidsutnyttjande. Stockholms stad har pågående exploateringsprojekt som överlappar Mälarbanans genomförande och därför är det viktigt Trafikverket samordnar byggvägar, logistik, och transporter med staden.

I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Stockholm den 28 januari 2026

Karin Wanngård

## Bilaga

Remiss - Samråd om Järnvägsplan för Mälarbanan, Duvbo-Spånga gällande åtgärdens utformning med Stockholm stad och Sundbybergs kommun, dnr KS 2025/1471-1.1

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** av borgarråden Christofer Fjellner och Andréa Hedin (båda M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Moderaterna ser positivt på att Mälarbanan byggs ut för att bidra till förstärkt regional och nationell kollektivtrafik. Vi vill dock särskilt poängtera behovet av att stationerna utmed banan, exempelvis Spånga station, rustas upp för att klara av både den nuvarande och den ökade kapaciteten.

## Kommunstyrelsen

**Särskilt uttalande** av Christofer Fjellner, Johan Paccamonti och Sophia Granswed Baat (alla M), Jan Jönsson (L) och Jonas Naddebo (C) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Ärendet

Trafikverket har remitterat Järnvägsplan för Mälarbanan Duvbo-Spånga gällande åtgärdens utformning med samrådstid 18 november till 18 december 2025. Stockholms stad har begärt och fått anstånd till den 6 februari 2026.

Trafikverket planerar för utbyggnad av Mälarbanan från två till fyra spår på delsträckan mellan Duvbo och Spånga i Stockholms och Sundbybergs kommuner. Järnvägsplanen för Duvbo-Spånga har tidigare färdigställts och lämnats in för fastställelse av Trafikverket. Under prövningen gjordes bedömningen att järnvägsplanen behöver kompletteras innan den kan fastställas. Arbetet med att komplettera järnvägsplanen påbörjades 2023. Denna del av Mälarbanan är nu i fasen samrådsskede i järnvägsplaneprocessen. Utbyggnaden ökar kapaciteten på järnvägen så att fler tåg kan trafikera sträckan.

Mälarbanans delsträcka Duvbo-Spånga löper genom en relativt tät stadsmiljö genom områdena Annedal, Solvalla, Bromsten.

Utbyggnaden av järnvägen kommer att påverka intilliggande fastigheter med bland annat buller, vibrationer och markintrång. Nya bullerskärmar kommer att byggas längs delar av sträckan där skärmarna ger en bullerreducerande effekt. En ny järnvägsbro kommer att byggas över Sulkyvägen i Solvalla och vid Bromstensvägen kommer bron att behöva rivas och byggas upp igen. Flera teknikhus kommer också att uppföras längs med sträckan. Magasinvägen kommer att behöva flyttas söderut för att göra plats åt de nya spåren. Även vatten- och avloppsledningar kommer att behöva flyttas. Under byggtiden kommer flera gator, vägar och fastigheter att påverkas.

## Remissammanställningen

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 5 januari 2026 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad är positiva till utbyggnaden av Mälarbanan som förstärker den regionala och nationella kollektivtrafiken och bidrar till en förbättrad och mindre störningskänslig järnväg. Stockholms stad har dock en del synpunkter på järnvägsplanen som behöver beaktas för att kunna tillstyrka järnvägsplanen i sin helhet.

Stadsledningskontoret anser att det är av vikt att Trafikverkets arbete med järnvägsplanen fortsatt samordnas med stadens pågående detaljplanearbete för sträckan Sundbyberg-Spånga. De kommande etableringsområdena och byggvägarna måste minimeras i utbredning och tid. Eventuell påverkan på stadens anläggningar ska beaktas och minimeras. Då staden planerar utbyggnad av exploateringsprojekt

samtidigt med Mälarbanans genomförande anser stadsledningskontoret att Trafikverket behöver samordna byggvägar och transporter med staden.

Stadsledningskontoret saknar en övergripande beskrivning över hur körvägarna från huvudvägnätet till etableringsområdena är tänkta att fungera. Det är också viktigt järnvägsplanen reglerar åtkomst till fastigheter under hela byggtiden.

Beräkning av vattennivåer har enbart utförts för ett 100-årsregn. Stadsledningskontoret önskar en beskrivning av risken för översvämning av Mälarbanan vid en högre återkomsttid än ett 100-årsregn.

## **Ställningstaganden**

Stockholms stad är positiva till utbyggnaden av Mälarbanan som förstärker den regionala och nationella kollektivtrafiken och bidrar till en förbättrad och mindre störningskänslig järnväg.

Nedan följer Stockholm stads synpunkter på järnvägsplanen för Mälarbanan, delen Duvbo-Spånga, som behöver omhändertas för att stadsledningskontoret ska kunna tillstyrka järnvägsplanen i sin helhet.

Bebyggelseutveckling planeras på båda sidor om järnvägen och stadsledningskontoret anser att framtida stadsutveckling inte får försvåras eller omöjliggöras av Mälarbanan. Det är också av vikt att värna och utveckla kopplingar över järnvägen. Stadsledningskontoret anser att det är särskilt viktigt med kopplingar för gående och cyklister för att på så sätt skapa en sammanhängande och integrerad stadsmiljö samt uppmuntra till hållbara resor.

Stockholms stad planerar i pågående planarbete för cirka 2 000 bostäder inom Solvallastaden och ytterligare cirka 300 bostäder inom Bromsten 9:1 m.fl. Samtidigt pågår ett program för stadsutveckling på Bromma flygplats för cirka 16 000 bostäder samt arbetsplatser. Tillsammans med Tvärbanans nya hållplatsläge vid Solvalla kan en ny pendeltågstation vid Solvalla utgöra en viktig kollektivtrafiknod. Stadsledningskontoret anser att vid en utbyggnad av järnvägsområdet så bör anläggande av en eventuell framtida pendeltågsstation vid Solvalla möjliggöras.

Stadsledningskontoret vill betona vikten av att Trafikverkets arbete med järnvägsplanen fortsatt samordnas med stadens pågående detaljplanarbete för sträckan Sundbyberg-Spånga (dnr 2013-20059). Utmed järnvägskorridoren är Trafikverket fastighetsägare till mark som kan komma att hamna utanför området för järnvägsplanen. Dessa områden ska i dialog med staden identifieras och ändras till lämpligt ändamål i detaljplanen. Stadsledningskontoret vill informera om angränsande detaljplaners preliminära tidplaner, som är ett antagande av detaljplan för Södra Solvallastaden år 2029 och ett antagande av detaljplan för Bromsten 9:1 och 9:2 år 2030.

## **Beaktande av stadens anläggningar**

Stadsledningskontoret anser att de kommande etableringsområdena och byggvägarna måste minimeras i utbredning och tid. Eventuell påverkan på stadens anläggningar ska beaktas och minimeras. Så långt som möjligt bör etablering ske på mark som planeras att ingå i breddningen av spårområdet. För de parkområden som tas i anspråk under utbyggnaden av Mälarbanan är det av stor vikt att dessa återställs i samråd med staden.

Staden har en rad viktiga anläggningar såsom gång- och cykelvägar, gator och broar som påverkas av utbyggnaden av Mälarbanan. Stadsledningskontorets utgångspunkt är att funktionen för stadens anläggningar tillfälligt och permanent ska ersättas av Trafikverket.

Stadens driftkostnader kommer att öka eftersom fler konstruktioner hamnar nära järnvägen. Stadsledningskontoret menar att inriktningen i fortsatt projektering ska göras med förutsättningen att funktionen och livslängden hos stadens anläggningar inte begränsas eller minskar.

För att underlätta hanteringen av framtida etableringsytor bör dialog ske mellan Stockholms stad och Trafikverket genom hela processen. Diskussioner mellan Trafikverket och Stockholms stad pågår för att kunna ta fram ett genomförandeavtal som reglerar genomförandet av utbyggnaden och de permanenta lösningarna för stadens anläggningar.

Stadsledningskontoret saknar en övergripande beskrivning över hur körvägarna från huvudvägnätet till etableringsområdena är tänkta att fungera. Det behövs för att kunna göra en bedömning om valet av vägar är lämpligt utifrån exempelvis bärighetsklass, trafiksäkerhet och kapacitet. Det är av stor vikt att trafiksäkerhet och framkomlighet för all form av trafik beaktas under entreprenadtiden.

För de sträckor av Mälarbanan som ingår i Solna och Sundbybergs stad menar stadsledningskontoret att byggvägar och transporter i största möjliga mån ska hanteras inom deras kommuner.

## **Nyttjanderätter**

Då staden planerar utbyggnad av exploateringsprojekt samtidigt med Mälarbanans genomförande anser stadsledningskontoret att Trafikverket behöver samordna byggvägar och transporter med staden. Detta gäller framförallt i Södra Solvallastaden där Trafikverket järnvägsplanen föreslagit byggväg med nyttjanderätt (T:1) genom stadsutvecklingsområdet. Trafikverket behöver säkerställa att byggvägen är möjlig att justera och samnyttjas med staden och regionen under utbyggnaden av Mälarbanan.

Inom fastigheterna för Bromsten 9:1 och Bromsten 9:2, där staden har ett pågående detaljplanearbete, så föreslås i järnvägsplanen en ny järnvägsmark med servitutsrätt för serviceväg, Js2, T:5 som ansluts till Sundbybergskopplet. Stadsledningskontoret anser att detta inte är lämpligt då servicevägen behöver kunna justeras vid behov.

Stadsledningskontoret föreslår att vägen istället regleras med avtal. Inom Bromsten 9:2 finns en angöringsväg som idag nyttjas av stadens arrendatorer. Beroende på när i tid Trafikverket ianspråktar området T:8 kan annan verksamhets byggtrafik ha behov av att nyttja angöringsvägen.

Inom fastigheten Bällsta 1:9 med fler ligger T:1-området delvis inom Tvärbanans anläggning och konstruktion. Det pågår även stadsutveckling av Solvallastaden inom och runt T:1-området samt verksamhet i närliggande befintlig byggnad och på Solvalla travbana. Stadsledningskontoret vill tydliggöra att det är cirka 7 meter vid den trångaste passagen och att det inte kommer att vara möjligt för Trafikverket att ensamt nyttja området som angöringsväg under utbyggnaden av Mälarbanan. Stadsledningskontoret menar därför att i bilaga 1 till plankartor behöver områdesnummer 1, kompletteras med följande anmärkning/restriktioner: Trafikverket behöver samordna sin angöringsväg och sina transporter med stadens exploateringsprojekt, Tvärbanan och befintliga verksamheter i området samt ta hänsyn till framkomligheten för gående och cyklister.

I det berörda området finns en befintlig gång- och cykelkoppling mellan Solvallaområdet och Annedal via en passage under Ulvsundavägen, som måste kunna nyttjas under byggtiden. Detta gäller även för gång- och cykeltunneln till Annedal i den norra änden av tvärbanehallplatsen.

Det är viktigt järnvägsplanen reglerar åtkomst till fastigheter under hela byggtiden. Åtkomst till ett par fastigheter ligger tangerade med tillfälliga nyttjanderätter (T:20) vilket stadsledningskontoret anser behöver regleras. Fastigheterna Ring 2, Anund 7, Anund 14 och Anund 15 kompletteras med texten ”Åtkomst till fastigheten säkerställs under hela byggtiden” i Bilaga 1 till plankartor. Även vändplanen vid Mamrevägen påverkas negativt av T:20 och bör ses över.

Stadsledningskontoret vill att del av område T:15 där s:18 ingår fram till Frälsegränd utgår. Även om den inte är benämnd som angöringsväg i tillhörande beskrivning finns en risk att byggtrafik leds ut mot Frälsegränd. Det finns sättningsproblematik i området och gatorna är inte anpassade för att kunna hantera tung trafik. Byggtrafik ska ledas mot Solvalla via Banmästarvägen. Stadsledningskontoret vill också framhålla vikten av att inte leda byggtrafik via Ekstocksvägen. Detta bland annat med hänsyn till fastigheten Emund 20, med befintlig förskola, där räddningstjänst, avfallshantering och eventuella leveranser behöver säkerställas då större delen av Ekstocksvägens vändplan föreslås ha tillfällig nyttjanderätt.

För de nyttjanderätter med tillfällig nyttjanderätt, T3, för spont och stag som lämnas kvar behöver relationshandlingar tas fram. Stadsledningskontoret anser att konsekvenser och påverkan på befintliga fastigheter över tid, behöver redovisas så att fastighetsägare har möjlighet att ta reda på var stag är placerade vid till exempel en eventuell bergvärmeborrning.

## **Sulkyvägen**

Sulkyvägen genom Solvallas område är i den kommande detaljplanen tänkt att anläggas som allmän gata. Den är även utpekad i järnvägsplanen med tillfällig nyttjanderätt för angöringsväg, T:9, T:10 och T:11. Stadsledningskontoret är positiva till att nyttjanderättsområdet, T:11, minskat på Sulkyvägen men upplyser om att byggtrafik inte får ske via Gamla Bromstensvägen. Bron som förbinder Sulkyvägen med Ankarstocksvägen är i dåligt skick och motortrafik kommer därför inte att vara möjlig. Det kommer heller inte vara möjligt att leda ut byggtrafik på Gamla Bromstensvägen på grund av sättningsproblem i området.

Staden och Trafikverket har under flera års tid utrett en ersättningsväg för plankorsningen med Sulkyvägen och landat i en tunnellsnring vilket också staden förordar. Stadsledningskontoret anser att det är viktigt med en helhetslösning där alla funktioner tas omhand inklusive att säkerställa åtkomst till området i händelse av skyfall. Ersättningsvägen ska motsvara stadens krav gällande utformning, trafiksäkerhet och funktion. Ersättningsvägen behöver fungera och ansluta till befintlig infrastruktur, samtidigt som den, i den mån det är möjligt, tar hänsyn till möjligheterna för områdets framtida utveckling. Där stadens anläggningar påverkas av Sulkyvägens ombyggnad ska de ingå i Trafikverkets projekt Mälarbanan och ersättas permanent av Trafikverket. Kravställningen på utformningen av de allmänna ytorna hanteras i planerat genomförandeavtal.

Trafiksäkerhets- och framkomlighetsaspekterna för gång- och cykeltrafikanter längs Sulkyvägen behöver särskilt beaktas i och med föreslaget arbets- och etableringsområde. Sulkyvägen och dess koppling över järnvägen ska under tiden den behöver vara avstängd ersättas av omledningsvägar för samtliga trafikslag.

## **Bromstensbron**

Stadsledningskontoret anser att särskild hänsyn bör tas till framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningen vid Gamla Bromstensvägen där belastningen tidvis är hög vilket leder till försämrade framkomlighet för bussarna. Stråket nyttjas även av många skolelever vilket Mälarbanan måste ta hänsyn till. Vidare ska den tillfälliga bron ha god kapacitet, standard och funktion i likhet med dagens bro då den planeras vara i bruk längre än ett år. Kravställning på den temporära och den nya bron hanteras i planerat genomförandeavtal.

## **Miljö och hälsa**

Stadsledningskontoret konstaterar att PM-recipientbedömning (Underlagsrapport till miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för järnvägsplanen, Underlag Recipientutredning 2025-06-10) samt beskrivning med avseende på dagvatten i MKB och järnvägsplanen inte är samordnade med den dagvattenutredning som har tagits fram för detaljplanen. Stadsledningskontoret anser att dessa utredningar behöver samordnas. I MKB och PM-recipientbedömning föreslås inga dagvattenåtgärder för

järnvägsområdet, utan bedömningen görs att järnvägsområdet inte har en påverkan på miljökvalitetsnormerna i Bällstaån. I dagvattenutredningen för detaljplanen inklusive spårområdet redogörs för dagvattenåtgärder i enlighet med åtgärdsnivån samt för att inte öka flödet från anläggningarna jämfört med befintlig situation. Bland annat beskrivs att dagvattnet från banvallen behöver dräneras och pumpas till lämpliga ytor för rening och fördröjning. Dessutom föreslås diken för rening, fördröjning och hantering av skyfall. I järnvägsplanen behöver det tydliggöras vilka åtgärder som ska regleras inom järnvägsplanen respektive detaljplanen.

I MKB avsnitt 9.10.3 beskrivs att Mälarbanan klassas som en samhällsviktig verksamhet och att Länsstyrelsen rekommenderar en högre säkerhetsnivå än 100-årsregn. Dock anges inte vilken säkerhetsnivå som ska användas. Beräkning av vattennivåer har enbart utförts för ett 100-årsregn. Stadsledningskontoret önskar en beskrivning av risken för översvämning av Mälarbanan vid en högre återkomsttid än ett 100-årsregn. Konsekvenserna av en översvämning vid en högre återkomsttid ska bedömas för hela anläggningen inklusive risk för erosionsskador.

Järnvägsplanen nämner inget om skyddsåtgärd för översvämningsrisk. Stadsledningskontoret ställer sig undrande till om det inte finns ett behov av skyddsåtgärder och att det bör utredas till granskningsskedet.

I bullerutredningen förespråkas 3 meter höga bullerskydd då detta bedöms vara mest samhällsekonomiskt. För att ta höjd för framtida förändringar i bebyggelsen bör man överväga alternativet med 4 meter höga bullerskydd som presenteras i bullerutredningen. När utbyggnad ska ske av bullerskydd bör det studeras tillsammans med staden. Bullerskyddsskärm bör även redan nu förlängas längs Bromsten 9:1 och 9:2 (istället för stängsel), annars kan Trafikverket behöva göra det i framtiden när den pågående detaljplanen för 9:1 och 9:2 ska genomföras.