



Till
Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

10. Tidigt samråd om spårutbyggnad på sträckan Tomteboda-Kallhäll

Bakgrund

Representanter för Banverket redogjorde för allmänheten i Spånga församlingshus den 26 oktober övergripande för de alternativa utbyggnader, som man tänker arbeta vidare med.

Förslag till beslut

Stadsdelsnämnden överlämnar och åberopar förvaltningens yttrande och överlämnar detsamma till Banverket för kännedom.

Jack Kindberg
stadsdelsdirektör

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom stadsdelsdirektörens kansli i samråd med stadsbyggnadskontoret.

Bilagor

Bil. 1 Förslag på alternativ
Bil. 2 Barriärer

Banverkets förslag

Inledning

Järnvägssträckan som går norr om Mälaren mellan Stockholm-Västerås-Arboga kallas Mälarbanan. Ju närmare Stockholm desto mer trafikerad är sträckan med både pendeltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godståg.

Tågresenärerna har önskemål om flera turer i rusningstid, kortare restider och minskade förseningar i stockholmsområdet. Mellan Karlberg och Kallhäll är Mälarbanan dubbelspårig, men det ryms inte fler tåg på banan, trots att det finns behov. Många reser på sträckan, och ibland är det väldigt trångt på tågen. Det blir dessutom fler och fler som arbetspendlar i Mälardalen. För att kunna tillgodose önskemålen längs Mälarbanan behövs en utbyggnad mellan Tomtebodavägen och Kallhäll.

Banverket avser nu göra en förstudie för att utreda hur det går att få tätare avgångar på Mälarbanan och hur restiderna ska kunna bli kortare. Syftet är att belysa och utvärdera olika tänkbara lösningar, inhämta kunskaper och ta del av synpunkter från myndigheter, organisationer och enskilda. Förstudien ger underlag till att fatta beslut om hur det fortsatta planeringsarbetet ska genomföras.

Tidplan

Efter genomförda samråd innevarande höst kommer Banverket att sammanställa och utvärdera alla synpunkter och bestämma vad som ska utredas vidare. Ytterligare samråd kommer att genomföras i den fortsatta processen. I järnvägsutredningen planeras samråd att genomföras hösten 2005.

Planprocessen ska vara klar 2008. Under perioden 2010 – 2015 avsätts medel för att genomföra utbyggnaden.

Förslaget

Antalet pendeltågsavgångar kommer att utökas från nuvarande 7 tåg per timme i högtrafik till 9 tåg per timme. Under övrig tid på dagen kommer trafiken att från 4 tåg per timme i dag till 6 tåg per timme.

Nedan redovisas Banverkets alternativa spårsträckningar.

Alternativ 1

Ytterligare två spår byggs mellan Tomtebodavägen och Kallhäll med samma sträckning som de nu fungerande två spåren. I detta alternativ behöver spårområdet utvidgas på vissa sträckor, för Spånga-Tenstas del genom Bromsten.

Alternativ 2

Ytterligare två spår byggs mellan Tomtebodavägen och Kallhäll. De nya spåren går i detta fall från Tomtebodavägen via Solna till Kista och Barkarby/Jakobsberg (Stockholm Väst). Detta alternativ innebär att spåren läggs i tunnel under Järvafältet och Igelbäcken. Väljs detta alternativ planeras, att de så kallade fjärr- och regionaltågen ska gå på dessa spår.

Övrigt

I utredningen ingår även följande frågor.

- Spår från Jakobsberg via Kista till Arlanda.
- Avgörande om Stockholm Väst ska förläggas till Barkarby eller Jakobsberg.
- Ny station vid Solvalla.
- Minskat buller.
- Behov av infartsparkering och cykelparkering.

Samrådet

Till samrådet hade kommit ca 120 personer. De flesta frågor som ställdes rörde fastigheterna vid Tallåsvägen. Det var klagomål på buller från spårtrafiken, på tilläggsisolering som inte hjälpte, på sättningar i fastigheterna m.m. Frågorna gällde även inlösen av fastigheter.

Förvaltningens synpunkter

Alternativ 1

Enligt Banverket kan de två tillkommande spåren läggas ut på flera sätt. Vid Spånga station finns utrymme för ytterligare två spår. Genom Bromsten behöver däremot spårområdet utvidgas. På vissa sträckor kan det vara bäst att bredda mot industriområdet om det finns mest plats där. På andra sträckor kan det bli nödvändigt att lägga de nya spåren mot villafastigheterna. Banverket kommer att göra en avvägning åt vilket håll det är enklast och påverkar minst att bredda. Vad som blir bäst vet man ännu inte något om. Dialogen med fastighetsägare och boende är viktig i detta sammanhang.

När det gäller spårutrymmet vid Spånga station, så har staden tidigare fått löfte om att få använda utrymmet för det s.k. femte spåret för att flytta Bromstensvägen intill järnvägen och sedan planera in bussterminalen mellan vägen och Spånga centrum. Denna lösning skulle betyda mycket, bl.a. för intrycket av och tillgängligheten till Spånga centrum. Förvaltningen förutsätter att det går att realisera dessa planer.

Alternativ 2

De nya spåren föreslås gå via Solna och Helenelund till Kista och vidare till Barkarby alternativt Jakobsberg, beroende på vart man förlägger den nya omstigningsstationen Stockholm Väst. Om detta alternativ förverkligas, planeras spåren att gå i tunnel från Helenelund till Kista och vidare under Järvafältet från Kista till Barkarby alternativt Jakobsberg. Detta innebär, att även Igelbäcken måste passeras under jord. För närvarande pågår arbete i staden för att göra Igelbäckens dalgång till natur- eller kulturresevat. Enligt samtal med stadsbyggnadskontoret berör inte själva tunneln det planerade friområdet för Igelbäcken. Däremot kan det behövas evakueringsstunnlar som eventuellt kan bli störande. Detta får man förstås titta närmare på, när planeringen kommit längre. Om tunneln går djupt, räknar stadsbyggnadskontoret med, att det grundvatten, som läcker in, ändå inte skulle nått bäcken. Snarare finns det möjlighet att föra det inläckande grundvattnet till bäcken, om det är tillräckligt rent. Förvaltningen anser dock, att förslaget innebär ett väldigt kraftigt intrång i området. Konsekvenserna måste studeras ytterst noggrant innan ställning kan tas.

Infartsparkering för bilar och cyklar

Utökad infartsparkering behövs redan nu för både bilar och cyklar. I Spånga centrum planeras dessutom nya flerfamiljshus som bidrar till ett ökat behov av parkeringsplatser. En idé kan vara att göra en infartsparkering för bilar invid Bromstens industriområde. För cykelparkering behövs redan i dag ökat utrymme.

Slutsats

Förvaltningen är positiv till en utbyggnad, som gör det möjligt att öka antalet lokaltåg, och anser att utbyggnaden i sig är behövlig. När det gäller att välja mellan alternativen, anser förvaltningen att det är för tidigt att välja. Planeringen behöver komma längre innan det är dags att ta ställning. Nästa samråd planeras bli hösten 2005, d.v.s. om ett år.

Förvaltningen föreslår, att stadsdelsnämnden överlämnar och åberopar förvaltningens yttrande och överlämnar detsamma till Banverket för kännedom.

SLUT