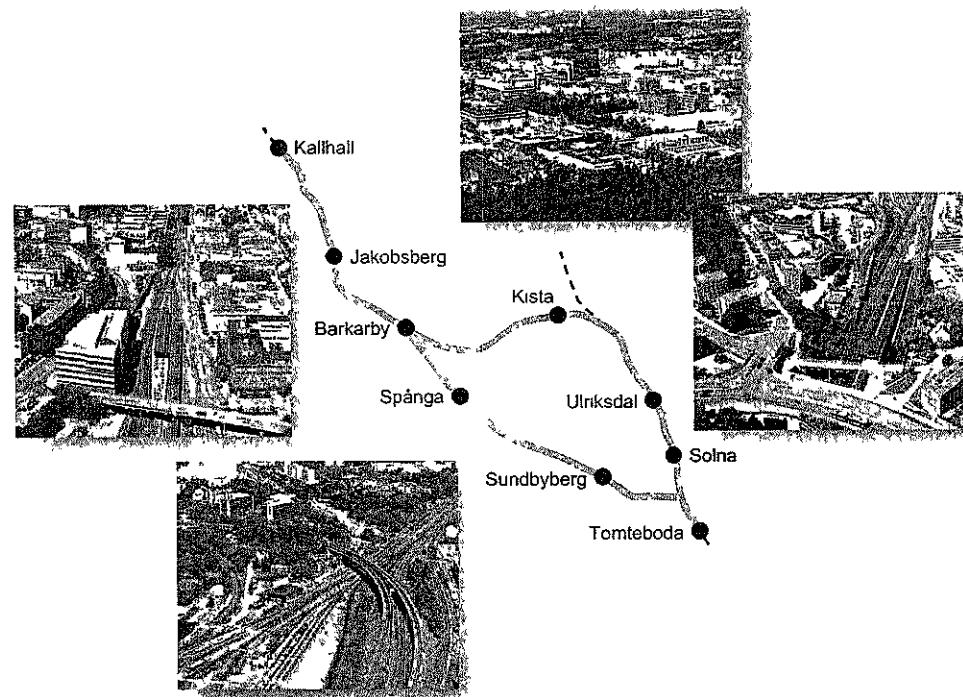
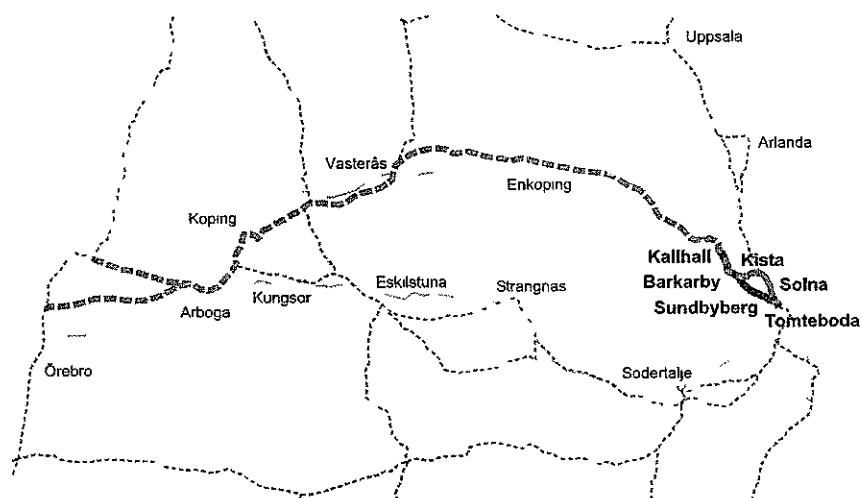


Järnvägsutredning

Mälarbanan, delen Tomtebodas–Kallhäll

Utställningshandling



Oktober 2008

Diarienummer: F08-4382/SA20

Medverkande

Banverkets projektgrupp

Jim Johansson, projektledare
Ola Kromnow, biträdande projektledare
Catharina Lindberg, delprojektledare miljö,
arkitektur samt risk och säkerhet
Bengt-Olov Nilsson, delprojektledare teknik
John Fridlund, delprojektledare trafik- och
kapacitetsfrågor
Eric Huot/Martin Sandberg, delprojektledare,
omvärldsanalys och prognoser

Konsultgrupper

WSP Sverige AB

Katharina Nyberg, uppdragsansvarig
Henric Sandborg, teknik och kalkyl samt redaktion
Mikael Wallin, arkitektur och gestaltning
Tomas Andersson, miljökonsekvensbeskrivning
Matts Andersson, samhällsekonomi

Sweco VBB

Jenny Widell, omvärldsanalys och prognoser

ÅF Infrastruktur AB

Hans Annevall, risk och säkerhet
Per Stein, risk och säkerhet

Atkins

Ralf Timmerman, kapacitetsanalyser

Redaktion

Utställningshandlingen har sammanställts av en redaktionsgrupp med Henric Sandborg, WSP Samhällsbyggnad, som samordnare. I gruppen har också följande personer medverkat: Lena Norberg, Norberg network ab, textförfattare och textgranskare, Eila Kanerva, WSP Analys & Strategi, layout samt bildmaterial, Tina Ekström, WSP Samhällsbyggnad, layout och kartmaterial och Elina Engelbrektsson, WSP Samhällsbyggnad, textförfattare och layout.

Bilder

Fotografier: WSP

Flygfotografier: Per-Erik Adamsson 2007

Ortofoton: Lantmäteriet, Sverige bilden 2007

Kartor: Lantmäteriet, Gröna kartan 2007

© Lantmäteriet 2007. Ur GSD-Fastighets-/Terräng-/Väg-/Översiktskartan/Ortofoto

Dnr: M2001/1502.

©Stockholms stadsbyggnadskontor Tätortskartan.

©Blom/Pictometry

Rapporter

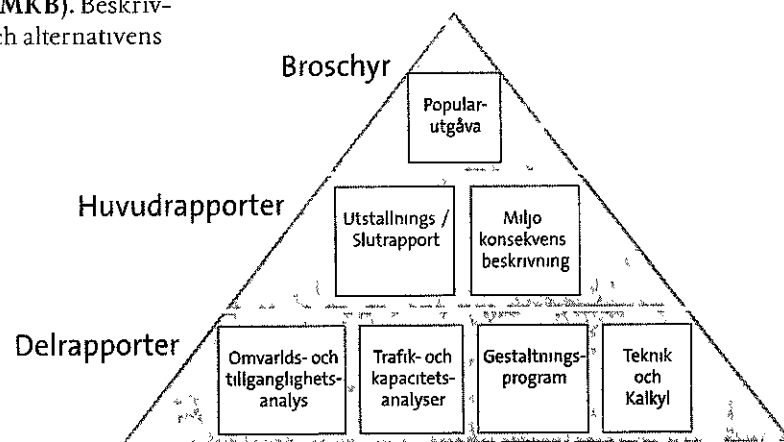
Jarnvagsutredningen och Miljokonsekvensbeskrivningarna de huvuddokument som arbetats fram i detta skede av planeringsprocessen för Malarbanan, sträckan Tomtebodavägen – Kallhall. Figuren nedan beskriver grovt de olika dokument som arbetats fram under arbetets gång. Utgångspunkten har varit att de olika teknikområdena har tagit fram underlag till grund för en delrapport. I figuren nedan framgår inte alla delrapporter som tagits fram. Delrapporterna har i sin tur utgjort stommen till huvudrapporterna.

Huvudhandlingar

- **Utställningshandling – Oktober 2008** (detta dokument) Har sammanfattats de viktigaste avsnitten från samtliga delrapporter. I samband med Banverkets beslut om jarnvagsutredningen blir denna utställningshandling en "slutrapport".
- **Miljokonsekvensbeskrivning (MKB).** Beskrivning av områdets miljövården och alternativens påverkan på miljön.

Delrapporter

- **Omvarlds- och tillgänglighetsanalys.** Beskrivning av relevanta omvärldsdata för att ge en illustration av hur samhället kan tänkas se ut år 2020. Beskriver de olika bytespunkternas förutsättningar ur ett tillgänglighetsperspektiv.
- **Resandeprognoser.** Resandeprognoser för nuvarande och i framtiden.
- **Trafik- och kapacitetsanalyser.** Beskrivning av restider och spårkapacitet för två utredningskorridorer.
- **Teknik och kalkyl.** Innehåller tekniska förutsättningar samt textbeskrivning och ritningar för de olika utredningsalternativen. Rapporten innehåller även en beräkning av anläggningskostnader för de olika utredningsalternativen.



Processen för framtagande av dokument i arbetet med jarnvagsutredningen

- **Risk och säkerhet.** Beskrivning av utrymningskoncept, dimensionerande brand, brandskydd under byggtid, säkerhet i tekniska system och funktioner, dimensionerande explosion, insats, farligt gods och riskanalyser för projektets olika delar.
- **Gestaltningssprogram.** Beskrivning av principer för jarnvagens gestaltning och förslag på stationernas utformning för olika alternativ.
- **Samhallsekonomi.** Redovisning av projektets samhällsekonomiska nytta.
- **Samrådsredogörelse.** Delrapporten tas fram efter avslutat samråd och utställning. Synpunkter framförda under samrådet och utställningen kommer också att kommenteras av Banverket i delrapporten.

Denna utställningshandling innehåller sammanfattning och utdrag av texter och bilder etc. från de olika delrapporterna som anges ovan. För den som önskar få mer utförlig information om något teknikområde så hänvisas till respektive delrapport.

Samtliga rapporter kan beställas av Banverket.

Banverket
Investeringsdivisionen
Box 1070
172 22 Sundbyberg

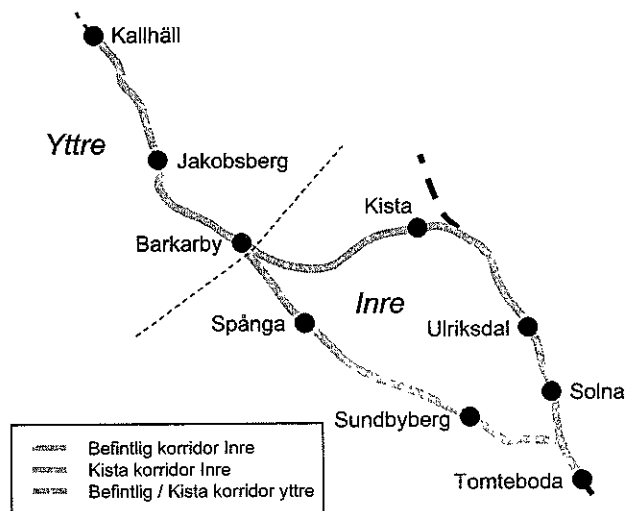
Läsanvisning

Utställningshandlingen består av åtta huvudkapitel samt därutöver en sammanfattning, ett par bilagor m.m. Strukturen kan delas in i följande delar:

- Sammanfattning
- Inledning och bakgrundsinformation om projektet
- Projektets förutsättningar
- Gestaltungsprogram
- Alternativbeskrivning
- Effekter
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Samlad bedömning
- Fortsatt arbete
- Bilagor

Efter det att utställning skett av järnvägsutredningen kommer denna utställningshandling att kompletteras med en samrådsredogörelse med Banverkets kommentarer samt Banverkets beslut på järnvägsutredningen. Handlingen blir då en Slutrapport som därefter också utgör ett viktigt underlag för regeringens prövning av projektet enligt miljöbalken.

Följande rapport behandlar ett nollalternativ och två utredningskorridorer med ett antal alternativ inom respektive korridor på sträckan Tomtebodas - Kallhäll. Nollalternativet och utredningskorridorerna beskrivs mer utförligt i kapitel Korridorer och alternativ, sid 58. För att underlätta redovisningen av alternativen har utredningsområdet delats in i delområden och namngetts beroende på vilket av utredningsalternativen som beskrivs.



Utredningskorridorerna Befintlig korridor och Kista korridor.

Förord

Längs Malarbanan har antalet resenärer ökat stadigt. Banans och tågens kapacitet utnyttjas maximalt under rusningstid, vilket medför att trängseln är stor och kvaliteten i trafiken låg. Behovet av att resa i stråket förväntas öka och därför utreder Banverket olika möjligheter att kapacitetsförstärka Malarbanan.

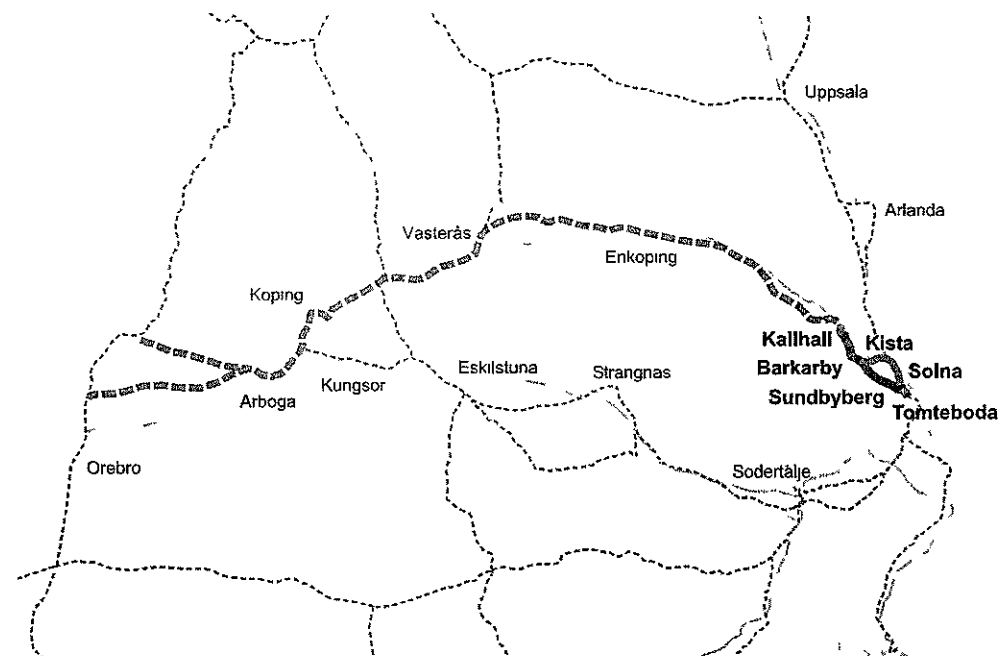
Med Forstudien som grund tog Banverket i februari 2006 beslut om att genomföra en Järnvagsutredning för delen Tomtebodavallen - Kallhall. I den järnvagsutredning som har presenterats har de två korridorerna, Befintlig korridor och Kista korridor studerats vidare.

Under arbetet med järnvagsutredningen har samråd skett dels med berörda myndigheter, såsom kommuner, länsstyrelser, regionförbund, trafikoperatörer och räddningstjänsten, dels med allmänheten och övriga berörda i så kallade samrådsmöten. Länsstyrelsen godkände miljökonsekvensbeskrivningen den 30 september 2008.

Järnvagsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ställs ut under november 2008 för att få in synpunkter från allmänheten och övriga intressenter. Den skickas samtidigt ut på remiss till berörda myndigheter.

Efter utställningen kompletterar Banverket handlingarna till en slutrapport som då innehåller en samrådsredogörelse och Banverkets beslut. Den kommer sedan att ligga till grund för regeringens prövning av tillåtligheten för utbyggnaden av banan.

Sundbyberg 1 oktober 2008



Karta över hela Malarbanans sträckning. Berört utredningsavsnitt i heldragen blå/rod färg.

Innehållsförteckning

Medverkande	2
Förord	5
Innehållsförteckning	6
1. Sammanfattning	8
2. Inledning och bakgrund	14
2.1 Projektbeskrivning	14
2.2 Motiven till projektet	16
2.3 Syfte och mål	17
2.4 Planering och samråd	18
3. Förutsättningar	23
3.1 Regional utveckling	23
3.2 Lokal utveckling	25
3.3 Tillgänglighetsanalys	26
3.4 Planering och markanvändning	28
3.5 Dagens och framtida tågtrafik	31
3.6 Byggnadstekniska förhållanden	40
3.7 Miljöförutsättningar	43
3.8 Risk och säkerhet	54
4. Gestaltning	56
4.1 Gestaltningsprogrammet som styrmedel	56
4.2 Gestaltningsprogrammets uppgift och upplägg	56
4.3 Arkitektoniska utgångspunkter	56
4.4 Rekommendationer och viktiga frågeställningar inför nästa skede	57
5. Korridorer och alternativ	58
5.1 Fyrstegsprincipen	58
5.2 Förstudiens redovisade korridorer	58
5.3 Avförda korridorer med motiv	59
5.4 Studerade korridorer och alternativ	60
Järnvägsutredningens Nollalternativ	60
Järnvägsutredningens korridorer och alternativ	60
Korridorernas benämning och indelning	61
Generell utformning	61
Befintlig korridor Inre	62
Delen Tomtebodav - Huvudsta	64
Delen Sundbyberg	70
Delen Solvalla - Bromsten	82
Delen Spånga - Barkarby	86

Beskrivning av Kista korridor Inre.....	87
Delen Tomtebod - Solna	89
Delen Ulriksdal	97
Delen Silverdal.....	100
Delen Kista - Barkarby.....	105
Befintlig/Kista korridor yttre.....	110
Delen Barkarby.....	112
Delen Jakobsberg.....	117
Delen Kallhäll.....	122
Utbyggnadsetapper.....	128
6. Effekter.....	130
6.1 Planerad markanvändning	130
6.2 Intrång på fastigheter	130
6.3 Riksentressen för kommunikationer	132
6.4 Trafik och kapacitet.....	133
6.5 Trafikantperspektiv	139
6.6 Byggskedet.....	144
6.7 Risk och säkerhet.....	155
6.8 Anläggningskostnader	158
6.8 Samhällsekonomi	161

7. Miljökonsekvensbeskrivning	163
--	------------

8. Samlad bedömning.....	167
---------------------------------	------------

8.1 Måluppfyllelse.....	167
-------------------------	-----

8.2 Slutsats	175
--------------------	-----

9. Fortsatt arbete	178
---------------------------------	------------

9.1 Den fortsatta planeringsprocessen.....	178
--	-----

9.2 Frågor att utreda vidare.....	179
-----------------------------------	-----

Bilagor.....	181
---------------------	------------

Bilaga 1. Banverkets beslut, Förstudie, Mälarbanan, Tomtebod - Kallhäll	
---	--

Bilaga 2. Länsstyrelsens yttrande över Banverket förstudie	
--	--

Bilaga 3. Länsstyrelsens beslut på MKB tillhörande järnvägsutredning för Mälarbanan, delen Tomtebod - Kallhäll	
--	--

Bilaga 4. Översiktskarta (se sista sidan)	
---	--

1. Sammanfattning

Syftet med en järnvägsutredning är att fördjupa kunskaperna om de lösningar som presenterats i en förstudie. Järnvägsutredningen ska också peka ut en korridor för fortsatt behandling och regeringens prövning enligt miljöbalken. Denna rapport är en järnvägsutredning för Mälarbanan, delen Tomtebodavägen – Kallhäll. I denna beskrivs projektets syfte och mål, förutsättningar, korridorer med olika utredningsalternativ samt vilka effekter dessa ger. Slutligen ges en samlad bedömning av hur de olika korridorerna uppfyller målen.

Inledning och bakgrund

Mälarbanan är en viktig del av Mälardalens järnvägsnät, och sammanbinder bl.a. Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. Banan trafikeras av fjärr-, gods- och regionaltåg samt mellan Bålsta och Stockholm även av pendeltåg.

Allt fler reser med tåg längs banan. Dubbelspåret mellan Tomtebodavägen och Kallhäll är en av landets mest trafikerade sträckor. Idag utnyttjas spåren maximalt och det finns inte utrymme för att köra fler tåg.

För att möta efterfrågan på mer trafik och högre kvalitet i trafiken krävs att banan byggs ut. Banverket utreder därför, på uppdrag av regeringen, en utbyggnad till fyra spår på den två mil långa sträckan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll.

Planeringen styrs utifrån en rad mål, både nationella och projektspecifika. Som en bakgrund till målen finns en vision om ett långsiktigt hållbart transportsystem. Projektmålen är formulerade utifrån följande nyckelord: tillgänglighet, kvalitet och regional utveckling, miljö och säkerhet, ekonomi samt jämställdhet.

Korridorer och alternativ

En förstudie, där flera olika alternativa utföranden studerades, har tidigare tagits fram (2005). Banverket beslutade därefter att gå vidare med en järnvägsutredning med två nya spår, antingen i Mälarbanans nuvarande sträckning (Befintlig korridor) eller via Ostkustbanan samt i tunnel under Järvafältet fram till Barkarby och vidare längs befintlig järnväg till Kallhäll (Kista korridor).

Nollalternativet

Ett nollalternativ motsvarar den framtida situationen i det fall att åtgärden, dvs. föreslagen utbyggnad av Mälarbanan, Tomtebodavägen – Kallhäll, inte genomförs. I detta fall betyder Nollalternativet att dagens järnvägsanläggning behålls intakt, och att ingen utbyggnad sker förutom nödvändiga åtgärder för att behålla trafikeringen. Vissa miljö- och säkerhetsåtgärder kommer ändå att utföras, som ersättande av korsningar av järnvägen i plan med broar över eller portar under samt bullerskärmar för att sänka ljudnivåer på särskilt utsatta platser. Planerade projekt i närområdet, såsom Citybanan, tvärspårvägen, nationalarenan i Solna samt åtgärder för att minska

den barriär som väg och järnväg utgör vid Igelbäckavägen, förutsätts genomföras i Nollalternativet.

Befintlig korridor

Utbyggnadsalternativet Befintlig korridor sträcker sig från Tomtebodavägen via Sundbyberg och Barkarby, till Kallhäll. Generellt gäller utbyggnad i ytläge, men i Sundbyberg studeras tre alternativa utformningar:

- Ytläge
- Tunnel med öppen station
- Tunnel med täckt station

Kista korridor

Kista korridor sträcker sig från Tomtebodavägen längs Ostkustbanan via Solna och Ulriksdal, i tunnel under Kista och Järvafältet, med anslutning till Barkarby och vidare längs Mälarbanan till Kallhäll. Förutom tunnlar genom Hagalundsberget i Solna och under Järvafältet/Kista gäller även här utbyggnad i ytläge. I Solna studeras två alternativa utformningar:

- Utbyggnad österut
- Utbyggnad västerut

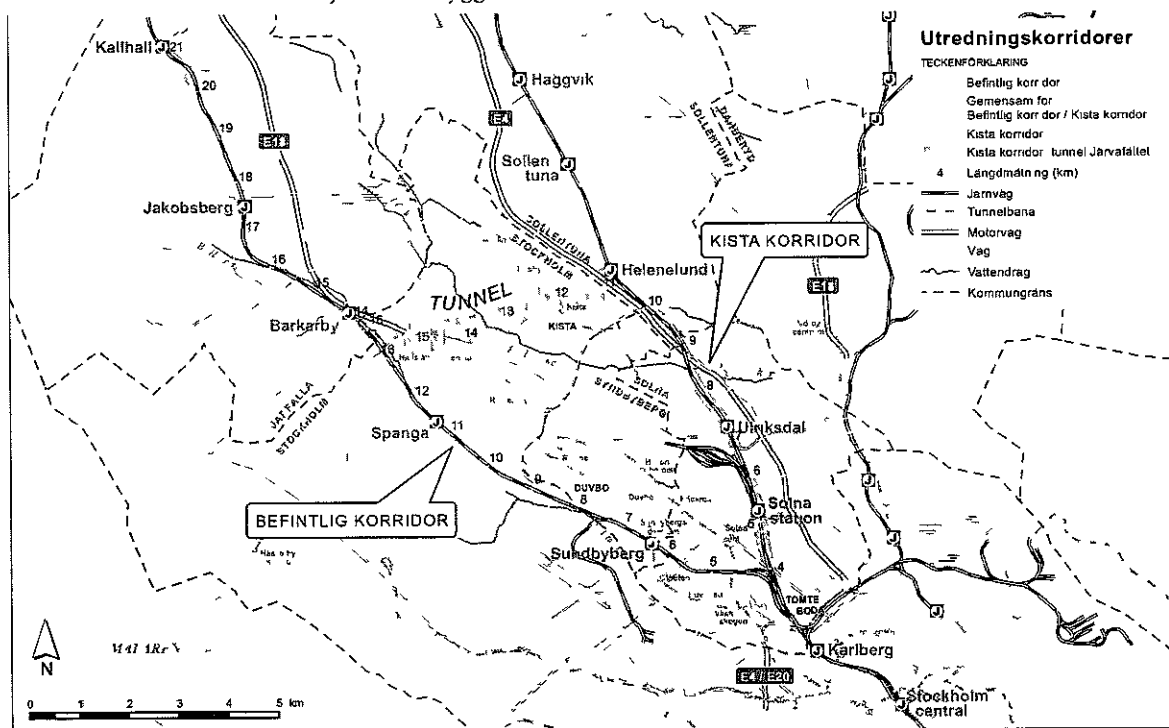
Gestaltning

Utformningen av utbyggnaden har utifrån Banverkets arkitekturpolicy och de lokala förutsättningarna getts följande övergripande mål och utgångspunkter:

- Nya stationsmiljöer och befintliga som byggs om skall utformas för hög attraktivitet och tillgänglighet. Nya eller ombyggda stationsmiljöer kan bli aktuella i Sundbyberg, Barkarby, Jakobsberg, Kallhall, Solna och Kista, samt eventuellt i Huvudsta och Solvalla. Stationen, ny eller ombyggd, skall

utgöra en del av staden/centrum, och fungera som en god bytespunkt mellan olika trafikslag.

- Järnvagen går genom olika typer av områden. De varierande karaktärerna styr detaljutformning av planskildheter, järnvagsbankar/-skarningar, järnvagens utrustning, t ex bullerskyddsskärmar etc. Järnvagens påverkan på dem som bor och verkar intill järnvagen skall begränsas. Resenärerna på tågen skall erbjudas orienterbarhet och utblickar för att öka järnvagens attraktivitet som transportsätt.



Oversiktskarta med utredningskorridorerna

Effekter

Planerad markanvändning, intrång

Det är främst i den inre delen av Kista korridor som det finns konflikter med annan planerad markanvändning, dvs kommunala planer.

Områden som berörs av mer betydande intrång vid en järnvägsutbyggnad av den inre delen av Befintlig korridor är vid Tomtebodavägen, Huvudsta, Sundbyberg, Bromsten och Spånga.

För den inre delen av Kista korridor berörs Tomtebodavägen, Hagalund, Solna station, Frosunda och Ulriksdal. En järnvägsutbyggnad av Kista korridor inre delen påverkar inte Nationalstadsparken. Ytterligare ett par områden berörs av den planerade linjerättningen i höjd med Överjärva gård och fram till Silverdal.

För den gemensamma yttre delen berörs områden i Barkarby, Jakobsberg och strax söder om Kallhall av mer betydande intrång.

Riksintressen för kommunikationer

Följande riksintressen för kommunikationer finns i närområdet (förutom Malarbanan och Ostkustbanan): vägarna E4, E18 och Ulvsundalanken/Kymmingelanken (väg 279), järnvägsanläggningarna Terminalområdet Hagalund och Vartabanen, Bromma flygplats samt Stockholms hamn (Vartan).

Befintlig korridor medför inga stora konsekvenser för någon av dessa förutom den påverkan som blir på Malarbanan under byggtiden.

Kista korridor medför stora eller mycket stora konsekvenser för Ostkustbanan, E4 och Terminalområdet Hagalund. Dessutom finns beröringspunkter mellan väg-järnväg vid anslutningen till Barkarby

1. SAMMANFATTNING

där planerad vägutbyggnad för Nord-sydlig förbindelse (Förbifart Stockholm) har en förbindelselänk (vägramp) i riktning norrut på väg E18 vid Hjulsta.

Resande, trafik och kapacitet

En utbyggnad av Befintlig korridor eller Kista korridor medger en ökning av antalet tåg, främst för pendeltågstrafiken och för regionalstågen. Restiderna kan förbättras något och trängseln på tågen minskar. En av förklaringarna till detta är att tågtrafiken separeras, dvs. att pendeltågs- och regionalstågstrafiken går på olika spår. För pendeltågstrafiken gäller också att de alltid går via Sundbyberg oavsett val av utredningskorridor.

När det gäller fjärr- och regionalstågstrafiken skiljer sig trafikeringen i utredningskorridorerna åt på den inre delen, dvs. Tomtebodavägen – Barkarby, via Sundbyberg i Befintlig korridor eller via Solna/Kista i Kista korridor.

Det är mycket små skillnader mellan utredningskorridorerna vad gäller restider, punktlighet och stabilitet i tågtrafiken.

En ny bytespunkt skapas i Barkarby mellan pendeltåg och regionalståg samt mot övriga trafikslag som exempelvis bussar och planerad tvärspårväg. För Befintlig korridor innebär det att Mälardalen får tre viktiga bytespunkter mellan tåg och övriga trafikslag vid Bålsta, Barkarby och Sundbyberg. Kista korridor får bytespunkter vid Bålsta, Barkarby, Kista och eventuellt vid Solna. Pendeltågen fortsätter att trafikera befintliga stationer längs Befintlig korridor.

Tillgängligheten till ett flertal stationer förbättras då stationer byggs om eller flyttas. Stationerna förses i regel med flera anslutningsmöjligheter till plattformarna.

Järnvägsanläggningen inklusive stationer

Järnvägsanläggningens omfattning vad gäller spår, signaler etc. kommer i princip att fördubblas i de båda utredningskorridorerna jämfört med Nollalternativet. Kista korridor är ca 1,5 km längre än Befintlig korridor.

Båda utredningskorridorerna innebär nya eller ombyggda stationer med bland annat plattformar, tak och bänkar samt planskilda anslutningar innehållande trappor, rulltrappor och hiss. Stationerna vid Barkarby, Jakobsberg och Kallhäll kommer att beröras i varierande grad men är lika för de två utredningskorridorerna. I Befintlig korridor berörs Sundbyberg av en omfattande utbyggnad, oavsett alternativ, medan stationen vid Spånga berörs i mindre omfattning. För Kista korridor innebär det en omfattande utbyggnad genom Solna och en ny station under Kista, medan stationen vid Ulriksdal berörs i mindre omfattning.

Säkerhet

För de två utredningskorridorerna gäller generellt att en fyrspårig järnväg är betydligt farligare att korsa i plan än en dubbelspårig järnväg eftersom det är fler tåg och spår att hålla reda på. Det är därför mycket viktigt att införa åtgärder för att förhindra obehörigt spårbeträdande, genom att anlägga nya planskildheter i attraktiva lägen och vid stationerna samt på vissa sträckor sätta upp stängsel eller plank. Övriga säkerhetsaspekter uppfyller kraven för en mycket god säkerhet i båda utredningsalternativen.

Säkerheten för resenärer och tredje man bedöms som uppfyllda med de åtgärder som redovisats.

När det gäller godstransporter är bedömningen att dessa kan komma att öka i någon omfattning jämfört med Nollalternativet men att andelen farligt gods även fortsättningsvis är förhållandevis liten.

Miljö och hälsa

En samlad bedömning av de två utredningskorridorernas miljöpåverkan har redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som är en del av denna järnvägsutredning.

Driftskedet

Riksentressen

Kista korridor utbyggnad västerut i Solna medför att funktionen för Terminalområdet Hagalund försämras.

Stad och landskap

Stads- och landskapsbilden påverkas i exponerade lägen i Befintlig korridor inre. I Sundbyberg innebär de olika alternativen stora skillnader i påverkan. Med utbyggnad i ytläge dominerar det vidgade spårområdet den centrala stadsbilden. Alternativ tunnel med öppen station innebär att spårområdets barriär försvinner i centrum och tunnel med täckt station, med en ännu större sammanhängande yta ovan stationen, ger goda förutsättningar för utveckling av Sundbybergs centrala delar.

Med utbyggnad österut i Solna förändras stadsbilden negativt och infrastrukturkaraktären förstärks, medan utbyggnad västerut ger en mindre påverkan. Landskapsbilden vid Igelbäcken påverkas av bredare spårområde och vid Silverdal skapas ett ännu mer dominerande infrastrukturlandskap än idag.

Kulturmiljö

I Befintlig korridor inre påverkas lokala och regionala värden av intrång och i vissa fall rivning. I Sundbyberg innebär alla alternativ negativ påverkan på stadens kulturhistoriska karaktär.

Kulturhistoriskt intressanta byggnader av regionalt och lokalt värde i exploaterad förstadsmiljö påverkas i Kista korridor inre. Störst negativ påverkan utsätts Dammtorp för, där stora delar av värdet försvinner. Järvaältets komplexa fornlämningsbild kan påverkas.

Längs Befintlig/Kista korridor yttre sker påverkan på kulturmiljöer av regionalt och lokalt värde. Det innebär främst förändring av bebyggelsemiljöer kring stationssamhällen som Jakobsbergs stationshus. Fornlämningsmiljöerna Äggelunda i Barkarby och Lädersätra i Kallhäll kan komma att påverkas.

Naturmiljö

Påverkan i Befintlig korridor inre avser främst borttagande av äldre ädla lövträd.

I Kista korridor inre exploateras en torrbacke och ett mindre ädellövskogsområde i Järvakilen vid Ulriksdal och en del av Igelbäckens naturreservat tas i anspråk.

En ekbacke med månghundraåriga träd påverkas genom intrång i Görvälns naturreservat i Befintlig/Kista korridor yttre. Breddat spårområde kan även i viss mån försvåra spridning av arter mellan Görvälnkilen och Järvakilen.

Friluftsliv och rekreation

Påverkan blir liten utmed såväl Befintlig korridor inre som Kista korridor inre. Påverkan sker främst genom intrång i parkmark och något ökat buller i

värdefulla, men redan bullerstörda, rekreativsmiljöer.

I Befintlig/Kista korridor yttre påverkas bl.a. en entré till Görväln negativt. Grönområdena är redan i dag fragmenterade.

Luft

Utbyggnaden medför en viss minskning av de totala kväveoxid- och partikelhalterna, vilket är positivt. Detta beror på minskningar i biltrafiken. Skillnaden mellan korridorerna är mycket liten.

Energianvändning och klimat

Utbyggnaden leder till mer energieffektiva transporter i regionen, vilket är positivt. Järnvägstrafik är mycket energieffektiv i jämförelse med andra transportslag. Skillnaden mellan de olika korridorerna och alternativen är mycket liten.

Även klimatet påverkas positivt eftersom växthusgaser, främst koldioxidutsläpp, minskar jämfört med Nollalternativet. Antalet bilresor bedöms minska med ca en miljon per år. Även här är skillnaden mellan alternativen mycket liten.

Buller och vibrationer

Den ökade tågtrafiken leder till ökat buller, trots att bullerskyddsåtgärder vidtas. Fler boende bedöms beröras av höga bullernivåer utmed Befintlig korridor inre än längs Kista korridor inre. I Sundbyberg är skillnaden stor mellan ytläge och tunnelalternativen, som innebär mycket stora förbättringar.

Markförhållandena är i stort sett likvärdiga i korridorerna, med inslag av lerjordar som innebär risk för vibrationer i bostäder.

Magnetiska fält

Magnetfältsnivåerna förväntas bli låga oavsett alternativ.

Mark och vatten

Utbyggnad av Mälarbanan bedöms inte påverka omgivande mark-, yt- och grundvattenförhållanden permanent.

Miljömedicinsk bedömning

Utredningen visar att det föreligger betydande risker för människors hälsa och välbefinnande vid samtliga utredningsalternativ. Vid spår i ytläge dominerar bullerproblem, och ur hälsoskyddsperspektiv är det mest angeläget att begränsa antalet bullerhändelser med maximalnivåer över riktvärde inomhus nattetid. I underjordiska stationer är luftföroreningar en stor ohälsorisk. Åtgärder för att begränsa effekterna kommer att genomföras. Elektromagnetiska fält anses ha obetydlig hälsopåverkan.

Byggskedet

Utbyggnaden av Mälarbanan utgör ett av de mer omfattande och komplicerade byggnadsprojekten som planeras inom järnvägens infrastruktur. Byggnad ska ske i täta stadsmiljöer och inom nuvarande spårområden.

Arbeten utförs både ovan och under mark under olika tider på dygnet. Schaktning av jord och berg, tunnelarbeten, masstransporter m.m. orsakar miljökonsekvenser som buller och stömljud, vibrationer, grundvattensänkningar, barriärer och intrång. Byggskedet innebär även risker, bl.a. ras och skred, trafikolyckor, vattenläckage, förorening och brand. Arbetena kan bli påfrestande för boende och verksamheter i närheten av arbetsområdet. God planering, bra rutiner, kvalificerad arbetsledning,

1. SAMMANFATTNING

goda arbetsförhållanden och aktivt miljöarbete är nödvändigt och gör det möjligt att undvika större konsekvenser för miljön och människors hälsa.

För att upprätthålla tågtrafiken under byggtiden krävs omfattande provisoriska lösningar, vilket kan komma att påverka järnvägstrafiken. Även vägtrafiken kommer att påverkas av utbyggnaden och tillfälliga trafikomläggningar kan komma att behöva genomföras.

En rimlig bedömning av den totala byggtiden, förutsatt att vissa etapper kan ske parallellt, är för Befintlig korridor mellan 5–7 år för ytläget och mellan 10–12 år för något av Tunnelalternativen samt för Kista korridor mellan 10–12 år.

Utbyggnaden av Mälarbanan kommer troligen att ske i två olika skeden. Det första skedet omfattar ytterligare två spår mellan Barkarby och Kallhäll, enligt ett förslag till avtal om prioriterade infrastrukturobjekt med Mälarregionen och Östergötland. I senare etappskeden kompletteras även återstående sträcka Tomtebodavägen – Barkarby med ytterligare två nya spår. Utbyggnaden kan då ske antingen via Befintlig korridor inre eller via Kista korridor inre.

Ekonomi

Anläggningskostnader

Anläggningskostnaderna varierar kraftigt inom och mellan de båda korridorerna.

- Befintlig korridor med ytläge genom Sundbyberg är det billigaste alternativet med en beräknad anläggningskostnad på ca 7 miljarder kronor.
- En utbyggnad i Befintlig korridor med tunnlar genom Sundbyberg, oavsett öppen eller täckt station, kostar ytterligare ca 4 miljarder kronor. Total kostnad är ca 11 miljarder kronor.

tion, kostar ytterligare ca 4 miljarder kronor. Total kostnad är ca 11 miljarder kronor.

- Kista korridor är i sin tur ytterligare ca 3–4 miljarder dyrare, jämfört med Befintlig korridor med tunnlar genom Sundbyberg, beroende på om utbyggnaden sker västerut eller österut genom Solna. Total kostnad är ca 14–15 miljarder kronor.

Samhällsekonomi

Befintlig korridor och Kista korridor är i huvudsak likvärdiga när det gäller den nytta de nya spåren ska göra. Däremot är Kista korridor dyrare än Befintlig korridor. Intrångseffekterna är totalt sett negativa för samtliga korridorer och alternativ, och förmodligen något mer negativa för Kista korridor än för Befintlig korridor. Rangordningen mellan dessa båda alternativ ändras inte av intrångseffekterna, utan förstärks snarare: En utbyggnad i Befintlig korridor med ytläge genom Sundbyberg är mer samhällsekonomiskt lönsam, mindre olönsam, än en utbyggnad med tunnel genom Sundbyberg. Minst samhällsekonomiskt lönsamma är alternativen i Kista korridor.

Samlad bedömning

Valet av korridor är inte beroende på den yttre sträckan mellan Barkarby och Kallhäll då den är gemensam för de två korridorerna. Däremot skiljer sig korridorerna åt på den inre sträckan mellan Tomtebodavägen och Barkarby.

Det finns några områden som bedöms vara mer avgörande för val av korridor nämligen;

- Intrång i befintliga miljöer
- Byggtiden – påverkan under byggskedet med avseende på störningar för boende, verksamhetsutövare, trafik, etc
- Ekonomi – anläggningskostnader och samhällsekonomi

Övriga områden som resande, trafik och kapacitet, järnvägsanläggningens utformning, säkerhet och jämställdhet bedöms inte vara korridorskiljande i samma utsträckning och är inte avgörande för valet av korridor även om skillnader finns. Sammantaget är bedömningen att de båda utredningskorridorerna är i stort sett likvärdiga vad gäller att svara upp mot efterfrågan på resor och att den ökade tågtrafiken kan framföras med god kvalitet och minskade störningar. I båda korridorerna kan målen för säkerhet nås och jämställdheten förbättras. Undersökningar visar att en utbyggd kollektivtrafik innebär förbättringar för både kvinnor och män. Stationerna byggs om och blir mer tillgängliga och trygga att vistas vid.

Intrång i befintliga miljöer

Det är främst i den inre delen av Kista korridor som det finns konflikter med annan planerad markanvändning, dvs kommunala planer.

Kista korridor utbyggnad västerut i Solna medför att funktionen för Terminalområde Hagalund försämras.

En utbyggnad med ytterligare två spår ger generellt sett en påverkan på både stads- och landsbild såväl som natur- och kulturmiljöer. I allmänhet rör det sig om små till måttliga konsekvenser. Stora konsekvenser fås på ett fåtal platser; dels för stadsbilden i centrala Sundbyberg vid en utbyggnad i Befintlig korridor i ytläge, dels kulturmiljöer i Dammtorp och Överjärva vid en utbyggnad i Kista korridor.

Med hänsyn till miljö och hälsa är den samlade bedömningen att en utbyggnad i Befintlig korridor med tunnel och öppen station är att föredra under driftskedet.

Byggtiden – påverkan under byggskedet med avseende på störningar för boende, verksamhetsutövare, trafik, etc

Den totala byggtiden varierar kraftigt mellan Befintlig korridor med ytläge som har en bedömd byggtid på 5–7 år och Befintlig korridor med Tunnelar och Kista korridor som båda har en bedömd byggtid på 10–12 år.

Den samlade bedömningen är att en utbyggnad i Befintlig korridor med ytläge genom Sundbyberg eller en utbyggnad i Kista korridor med utbyggnad västerut genom Solna är att föredra under byggskedet med hänsyn till miljö och hälsa. Utbyggnaden i Befintlig korridor med tunnelar genom Sundbyberg och utbyggnaden i Kista korridor på sträckan Tomtebodavägen–Silverdal med utbyggnad österut genom Solna bedöms som mycket besvärliga under ett byggskede med hänsyn till miljö och hälsa.

En utbyggnad i Befintlig korridor med ytläge eller utbyggnad med tunnelar (öppen/täckt station) genom Sundbyberg är alternativskiljande vad gäller byggtidens konsekvenser.

Utbyggnad i ytläge innebär mindre omfattande och varaktiga störningar (buller, vibrationer, masstransporter etc) och marginellt något mindre intrång under byggtiden jämfört med en utbyggnad med tunnelar (öppen/täckt station) som kräver långvariga spont- och schaktningsarbeten och utrymmen för temporära schaktkonstruktioner och vägprovisorer.

Ekonomi – anläggningskostnader och samhällsekonomi

Befintlig korridor med ytläge genom Sundbyberg är det billigaste alternativet med en beräknad anläggningskostnad på ca 7 miljarder kronor. En utbyggnad med tunnelar genom Sundbyberg, oavsett öppen eller täckt station, kostar ytterligare ca 4 miljarder kronor, dvs ca 11 miljarder kronor.

För att en utbyggnad med tunnel under Sundbyberg ska kunna motiveras så måste de effekter, i form av förändrad stadsbild tillsammans med kulturella aspekter, förbättrad tillgänglighet och minska buller medför, vara värda ca 3,6 miljarder kronor över hela kalkylperioden (60 år) eller ca 200 miljoner kronor per år. Beräkningar visar att en tunnel genom Sundbyberg inte uppgår till det värdet.

Kista korridor är i sin tur ytterligare ca 3–4 miljarder dyrare, jämfört med Befintlig korridor med tunnelar genom Sundbyberg, beroende på om utbyggnaden sker västerut eller österut genom Solna. Total kostnad är ca 14–15 miljarder kronor. Alternativen i Kista korridor är de minst samhällsekonomiskt lönsamma.

2. Inledning och bakgrund

Mälarbanan utgör en viktig del av Mälardalens järnvägsnät och binder samman bl. a. Örebro, Arboga, Köping, Västerås, Enköping, Upplands-Bro och Järfälla med Stockholm och varandra. Banan trafikeras av regional-, fjärr- och godståg. På sträckan mellan Bålsta och Stockholm trafikeras banan även av pendeltåg. I takt med regionförstoring och befolkningstillväxt har kapaciteten på banan förstärkts under slutet av 1990-talet och Mälarbanan har idag dubbelspår från Stockholm till Kolbäck.

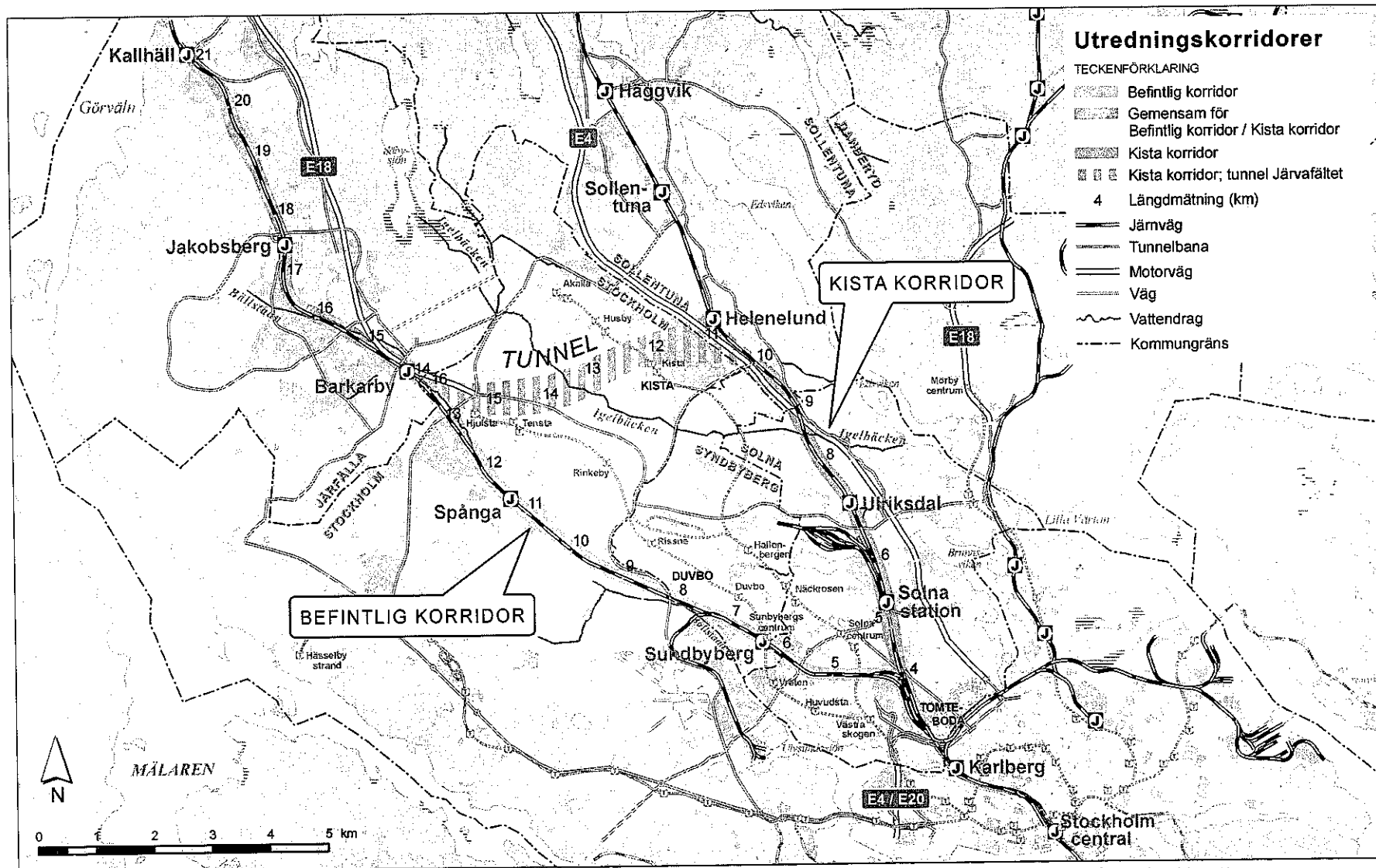
2.1 Projektbeskrivning

På uppdrag av regeringen utreder Banverket nu en kapacitetsförstärkning mellan Tomtebodavägen och Kallhäll, en sträcka på ca två mil.

Resandeutvecklingen på banan är mycket positiv. Dubbelspåret mellan Tomtebodavägen och Kallhäll är en av landets mest trafikerade järnvägssträckor och idag utnyttjas spåren maximalt under högtågtrafik. Det höga kapacitetsutnyttjandet beror både på antalet tåg och på att banan trafikeras av olika tågtyper. De olika tågtyperna, pendeltåg, regionala tåg, fjärrtåg och godståg, framförs med olika hastighet och för resandetågen så gäller även att de har varierande uppehållsmönster på stationer för resandeutbyte. Ett högt kapacitetsutnyttjande medför dels att det inte finns utrymme för att köra fler tåg när efterfrågan ökar, dels att konsekvenserna vid såväl förutsedda som oförutsedda händelser ofta blir mycket stora. För att tillgodose omvärldens efterfrågan på högre kvalitet och utökad trafik krävs att banan kapacitetsförstärks ytterligare.

Projektet Mälarbanan, sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll är en del i en större strategi som syftar till att Banverket ska kunna svara mot efterfrågeökningarna av järnvägstransporter, minska störningar i trafiken och förbättra transportkvaliteten runt storstäderna, inte minst i Stockholm-Mälardalen. I gällande Framtidsplan för järnvägen 2004-15 ingår projektet, tillsammans med Citybanan, i Mälartunneln (Älvsjö-Kallhäll).

TVå olika korridorer för de nya spåren utreds i denna järnvägsutredning (se karta på nästa sida). Ett alternativ är utbyggnad utmed befintlig korridor via Sundbyberg och ett annat är att dra en ny korridor via Ostkustbanan, under Kista och Järfället med anslutning till befintlig bana i Barkarby och vidare till Kallhäll. Inom de två korridorerna finns på vissa platser också ett antal olika varianter. Korridorer, alternativ och varianter kan studeras närmare i kapitel Korridorer och alternativ på sidan 54.



Karta över utredningskorridorerna, Befintlig respektive Kista korridor, med uppdelningen Befintlig korridor inre, Kista korridor inre samt Befintlig / Kista korridor yttre.

Historik

Delar av Mälarbanan har anor från Sveriges första egentliga järnväg – Köping Hults Järnväg (KHJ) som började trafikera delar av sträckan redan år 1856. I slutet av 1850-talet skulle det fastläggas huruvida Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg skulle dras norr eller söder om Mälaren och valet föll på det senare alternativet. Då ingen statlig järnväg såg ut att komma till stånd i området kring Västerås och Örebro bildades år 1871 Stockholm-Wästerås-Bergslagens Jernvägs-Aktiebolag (SWB). Avsikten var att skapa en förbindelse mellan Stockholm och Bergslagen, via Västerås och Köping. År 1876 kunde man för första gången resa hela dagens sträcka mellan Stockholm och Västerås, en resa på fyra timmar.

År 1947 infördes eldrift på hela sträckan. Dubbel-spår byggdes till Spånga redan år 1908, men förlängdes till Kallhäll först i början på 1960-talet. År 1968 stod dagens pendeltågssystem till Kungsängen klart och kom senare att förlängas till Bålsta.

Under 1980- och 90-talen var restiden mellan Stockholm och Västerås ca 80 minuter. Kapaciteten var låg på enkelspåret mellan Kallhäll och Västerås. Under 1980-talet startades därför planeringen av den s.k. Mälarbanan – en utbyggnad till dubbelspår på en stor del av banan och delvis nya linjedragningar. År 2001 försvann den sista flaskhalsen på sträckan Kallhäll-Kungsängen och nu är restiden Stockholm - Västerås ca 60 minuter.

Källa: Järnväg.net:s hemsida, 2008-01-29 samt kompletterande info från Banverket.

2.2 Motiven till projektet

Ökat behov av att resa längs Mälarbanan

En utveckling enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFs) innebär att befolkningen och framförallt antalet sysselsatta i regionen ökar, vilket ger en ökad efterfrågan på resor. Den ökade tillväxten förutsätter även att många bostäder och arbetsplatser byggs utanför Stockholms innerstad, vilket ger möjlighet för nya regionala kärnor att växa fram. En utbyggnad av kollektivtrafiken stöder denna utveckling i positiv riktning.

De prognoser Banverket har tagit fram pekar på att resandet på Mälarbanan, oavsett vilket alternativ som väljs, kommer att fortsätta att öka fram till år 2020. För fjärr- och regionaltågen rör det sig om en ökning med upp till 170 procent på de mest belastade snitten. För pendeltågen beräknas ökningen bli upp till 70 procent.

Bristande kapacitet på Mälarbanan

Resandet utmed Mälarbanan är idag omfattande. Tågens kapacitet utnyttjas maximalt och på spåren finns inte plats för flera tåg.

Efterfrågan på tågresor är stort framförallt under högttrafikperioden, morgon och eftermiddag. Detta medför att det är trångt på tågen och ibland får inte alla som vill resa plats. Det är mycket vanligt att tågresenärerna får stå en längre sträcka.

På den inre delen av Mälarbanan går det många tåg och tågen har olika uppehållsmönster och hastighet. Vid störningar i tågtrafiken hamnar många gånger ett regionaltåg bakom ett pendeltåg och får på så sätt mycket längre restid än om de haft egna spår.

Bytesmöjligheterna mellan tåg och övrig kollektivtrafik är inte optimala. Det medför att restiderna kan bli onödigt långa.

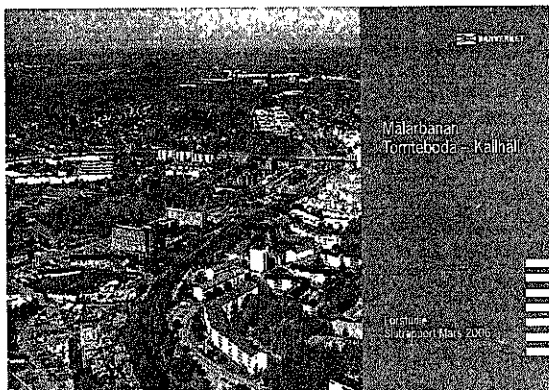
Spåren utnyttjas maximalt under högttrafikperioden. På grund av det stora antal tåg som trafikerar banan uppstår det lätt förseningar. Förseningarna leder till att många resenärer anser att de inte kan lita på tågtrafiken. Den täta trafiken medför dessutom att störningar sprids till andra delar av järnvägssystemet (exempelvis Nynäsbanan).

Tidigare utredningar och beslut

År 2003 upprättades en idéstudie och år 2006 en förstudie för kapacitetsförstärkning på Mälarbanan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll. Länsstyrelsen i Stockholms län uttalade i sin granskning av förstudien år 2005 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och specificerade ett antal punkter som särskilt bör behandlas i järnvägsutredningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

I förstudien som upprättades under år 2006 studerades två korridorer för utbyggnad, Befintlig korridor och Kista korridor. Inom respektive korridor fanns flera alternativ till utbyggnad.

En förslagshandling skickades ut till berörda remissinstanser under juni 2005. Synpunkterna finns sammanfattade i en remissammanställning. Flera av remissinstanserna uttalade att det är viktigt att arbetet drivs vidare med ett brett perspektiv och att både den befintliga korridoren och den till stora delar nya sträckningen via Kista utreds vidare.



Förstudiens slutrapport från 2006.

Beslutet från Banverket var också att järnvägsutredningen inledningsvis ska studera både Befintlig korridor och Kista korridor. Skälen till beslutet var bland annat remissinstansernas svar där flera poangerade att båda korridorerna bör utredas vidare. Ett annat skäl var att det finns vissa oklarheter kring alternativens nyttor och konsekvenser som behöver tydliggöras ytterligare för att kunna göra ett ställningstagande.

Banverkets beslut samt Länsstyrelsens yttrande över förstudien redovisas i sin helhet under bilaga 1 och 2.

2.3 Syfte och mål

Syftet med utbyggnaden

Planeringen av utbyggnad på Mälarenbanan styrs utifrån en rad mål, både nationella och projektspecifika. Som en bakgrund till målen finns en vision om ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Den grundläggande principen för investeringar i järnvägstransportsystemet är att de ska bidra till att de transportpolitiska målen nås. Investeringarna ska också vara samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara. Utbyggnaden av Mälarenbanan ska således bidra till att:

- Oka möjligheterna att arbetspendla i stråket och göra det möjligt att nå fler arbetsplatser inom en viss restid. För att pendlingen ska vara effektiv måste tågen avgå i rätt tid och komma fram i rätt tid, så att resenärerna kan lita på tågtrafiken. Resenärerna måste få plats på tågen samtidigt som hela restiden ska bli kortare.
- Möjliggöra en mer rörlig arbetsmarknad, vilket i sin tur främjar näringslivets utveckling i stråket. Orterna i Mälarenbanestråket kan utvecklas och knytas närmare varandra.
- Göra transportsystemet mer tillgängligt för alla människor oberoende av fysisk förmåga. Transportsystemet ska också medverka till att både kvinnors och mäns transportbehov tillgodoses i större utsträckning än idag.
- Minska transportsystemets miljöbelastning. Många transporter sker idag på ett sätt som skadar miljön. Om den globala miljöbelastningen ska kunna minska måste utsläppen till atmosfären minskas jämfört med idag. Den transportefterfrågan som finns i Mälarenbanestråket bör tillgodoses på ett långsiktigt hållbart sätt.
- Skapa ett säkrare transportsystem i Mälarenbanestråket. Ingen ska riskera att dödas eller skadas allvarligt.

Det transportpolitiska målet och dess delmål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet.

Det övergripande målet är uppdelat i sex delmål:

- Ett tillgängligt transportsystem
- En positiv regional utveckling
- En hög transportkvalitet
- En säker trafik
- En god miljö
- Ett jämställt transportsystem

Miljökvalitetsmål

Av de 16 miljökvalitetsmålen bedöms följande vara av relevans för projektet:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Säker strålmiljö
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Rikt växt- och djurliv

2. INLEDNING OCH BAKGRUND

Projektmål

För utbyggnaden mellan Tomtebodas och Kallhäll redovisas följande mål. Dessa mål ligger till grund för förstudien. Utifrån målen har mer detaljerade mål formulerats inom vissa områden, t.ex. för kapacitet och restider (se respektive delrapport). Målen beaktar även förhållandena på längre sikt.

Projektmål för utbyggnaden Tomtebodas - Kallhäll

Tillgänglighet, kvalitet och regional utveckling

- Tågens punktlighet ska förbättras.
- Tågen ska kunna gå oftare.
- Restiden dörr till dörr ska bli kortare. Det innebär att restiden för tågen på Mälarbanan bör bli kortare och att järnvägssystemet bättre integreras med övrig kollektivtrafik.
- Trängseln på tågen ska minska.
- Tillgängligheten till tågen ska öka så att alla kategorier av resenärer kan utnyttja kollektivtrafiken.
- Möjligheterna att köra godståg på Mälarbanan bör förbättras.
- Projektet ska möjliggöra en överföring av resor och transporter från väg till järnväg längs Mälarbanestråket.
- Anläggningens utformning ska medge flexibilitet, vara robust samt vara effektiv att underhålla och trafikera.

Miljö och säkerhet

- Åtgärderna ska sammantaget leda till att säkerheten i Mälarbanestråket förbättras.
- Vid val av åtgärder ska eftersträvas att uppnå de långsiktiga miljömålen.
- De stationsmiljöer som åtgärdas ska utformas för att vara attraktiva och tillgängliga för alla resenärer samt effektiva knutpunkter i reskedjan.
- Järnvägs miljön ska utformas för att så långt som möjligt bli ett positivt inslag i landskapet och stadsmiljön och ge resenären en positiv upplevelse av resan.

Ekonomi

- Projektet ska vara samhällsekonomiskt motiverat.

Jämställdhet

- Åtgärderna ska bidra till att både kvinnors och mäns transportbehov tillgodoses.
- Kvinnors och mäns synpunkter ska ges lika stort utrymme under planeringen.

2.4 Planering och samråd

I detta avsnitt redogörs för den planering som föregår en väsentlig förändring av befintlig eller anläggande av ny järnväg. Därtill presenteras kort de samråd som hållits inom ramen för järnvägsutredningen och vad som framkommit vid dessa. Avslutningsvis redogörs det för projektets tidplan.

Planering

Enligt lagen om byggande av järnväg gäller att planprocessen ska omfatta tre utredningsskeden, under förutsättning att olika alternativ är tänkbara och projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Dessa steg är förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan.

Förstudie

I en förstudie studeras olika principlösningar. Lösningarnas kostnader och nytta beskrivs. Syftet är att ta fram ett underlag för att kunna välja vilka alternativ som ska studeras vidare i en järnvägsutredning. Om det endast finns ett genomförbart alternativ eller lösning på ett problem är det fullt möjligt att gå direkt från förstudie till järnvägsplan utan ett mellansteg med järnvägsutredning, som hanterar flera alternativ.

Vid utarbetandet av en förstudie samråder Banverket med berörd allmänhet, organisationer och myndigheter. Efter samrådet ska Länsstyrelsen bedöma om projektet kan antas få en betydande miljöpåverkan. Utifrån en sammanvägning av förslagens konsekvenser och inkomna remissyttranden fattar Banverket beslut om den fortsatta planeringen.

Järnvägsutredning

En järnvägsutredning genomförs när flera alternativ behöver utredas. Järnvägsutredningen ska mer detaljerat utreda de genomförbara utredningsalternativen. Järnvägsutredningen ska beskriva de problem och lösningar som en förändrad infrastruktur innebär samt vad en utebliven utbyggnad innebär, det så kallade Nollalternativet.

Även under järnvägsutredningen sker samråd med allmänheten och berörda myndigheter. I järnvägsutredningen upprättas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska godkännas av Länsstyrelsen.

Med järnvägsutredningen som grund kommer Banverket att slutgiltigt ta ställning till vilket alternativ som ska väljas och hur målen ska uppfyllas.

Tillåtlighetsprövning

För järnvägsanläggningar som är mer än fem kilometer långa och som ska trafikeras av fjärrtrafik föreskriver kap. 17 miljöbalken att regeringen ska pröva tillåtligheten. Järnvägsutredningen och dess MKB ligger till grund för denna prövning. Om regeringen ger tillåtlighet till en spårutbyggnad kan utbyggnaden inte hindras utan bara modifieras genom andra myndighets- eller domstolsbeslut.

Järnvägsplan

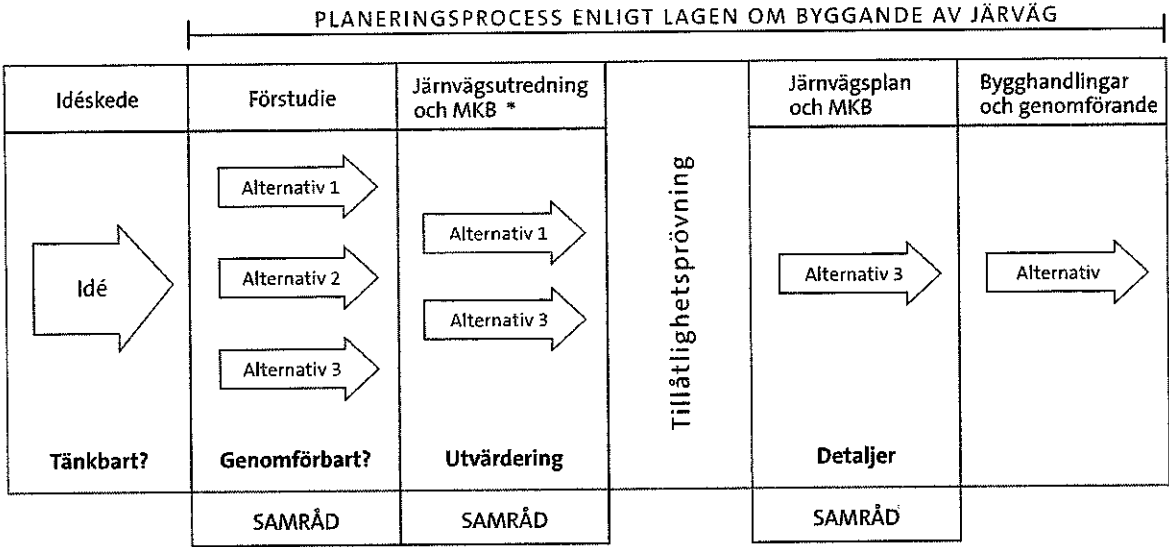
I järnvägsplanen utpekas den mark som behöver tas i anspråk för byggandet av järnvägen. Även i järnvägsplanen görs en jämförelse med Nollalternativet. Samråd sker med bland andra berörda fastighetsägare. I järnvägsplanen upprättas en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av Länsstyrelsen. Ett godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen innebär att underlaget utgör

ett tillräckligt underlag för bedömning av miljöpåverkan. Länsstyrelsens beslut redovisas i bilaga 3. En jämförelse med det så kallade Nollalternativet, det vill säga att inga åtgärder vidtas, ska också göras.

Banverket fastställer järnvägsplanen och eventuella överklaganden av Banverkets beslut kan ske i samband med detta.

Bygghandlingar och genomförande

När en järnvägsplan vunnit laga kraft och nödvändiga tillstånd m.m. inhämtats kan anläggningsarbetena påbörjas. Beroende på val av entreprenadform för projektets genomförande kan detta skede hanteras på olika sätt. Vanligtvis påbörjas detta skede med att ta fram nödvändiga bygghandlingar och förfrågningsunderlag för upphandling av entreprenörer.



* Järnvägsutredning kan utgå om endast ett alternativ återstår efter förstudieskedet

Planeringsprocess enligt lagen om byggande av järnväg.

2. INLEDNING OCH BAKGRUND

LAGSTIFTNING

Ett flertal lagstiftningar berörs vid en infrastrukturutbyggnad. Nedan anges några viktiga lagar som styr prövningsprocessen. Även ett antal ytterligare lagar kan beröras.

Lag om byggande av järnväg

Planering av järnväg regleras i lagen om byggande av järnväg (1995:1649). Planeringen följer en process i vilken både Banverket och det övriga samhället medverkar. Planeringsprocessen syftar till att ansluta övrig samhällsplanering och miljölagstiftning till projektet. Genom processen tillgodoses behovet av att redan i tidiga skeden förankra planeringen av järnvägar och tillhörande anläggningar i kommunernas och länsstyrelsernas planering. Processen ska vidare ge goda möjligheter för dem som berörs i olika skeden till insyn och samråd.

Miljöbalken

Miljöbalken är sedan år 1999 den samlade miljölagstiftningen och omfattar bland annat naturvården, miljö- och hälsoskyddsfrågor, vattenverksamhet, genteknik, kemiska produkter och avfallsfrågor. Miljöbalken består av sju avdelningar med 33 kapitel och nästan 500 paragrafer. Det är en så kallad ramlag som har kopplingar till flera andra lagar, till exempel plan- och bygglagen. Dessutom finns flera förordningar och föreskrifter om tillämpningen av lagstiftningen inom olika områden.

Miljöbalken ställer krav på att en miljökonsekvensbedömning genomförs och att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram i flera planeringssteg.

Miljöbalken styr även utformningen av samråd med bland andra myndigheter, berörd allmänhet och organisationer. Samrådet ska behandla både projektet och hur miljökonsekvensbeskrivningen ska utformas och hanteras.

Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen reglerar bland annat detaljplanläggning och bygglov. Projekt som innebär en annan markanvändning än vad den gällande detaljplanen anger kan i princip inte genomföras utan ändring av till exempel detaljplanens anvisningar.

Väglagen

Väglagen gäller för planering och byggnation av det statliga vägnätet. Lagen behöver tillämpas om allmänna vägar ska byggas om i samband med förändringar av järnvägsanläggningar. Kommunala vägar och övrig kopplad markanvändning i tätort hanteras normalt enligt plan och bygglagen.

Lagen om kulturminnen

Fornminnen är skyddade enligt kulturminneslagen, KML. I lagen finns bland annat regler om samrådskyldighet med Länsstyrelsen och tillstånd när det gäller fasta fornlämnningar.

Samråd

Planerings- och MKB-processen omfattar samråd med myndigheter, organisationer och allmänheten. Detta regleras i 6 kap. miljöbalken.

Samråd med myndigheter och kommuner

Samrådsmöten har hållits regelbundet mellan Banverket och olika myndigheter såsom Länsstyrelserna i Stockholms län och Västmanlands län, ett flertal kommuner (Stockholm, Solna, Sundbyberg, Järfälla, Sollentuna och Västerås), Vägverket, Regionplane- och Trafikkontoret (RTK), Räddningsverket m.fl.

Samråd med organisationer

I oktober 2007 hölls ett samrådsmöte med miljöorganisationer. Stockholms läns hembygdsförbund, Naturskyddsföreningen riksorganisationen, Naturskyddsföreningen Stockholms län och Naturskyddsföreningen Järfälla medverkade vid mötet.

De frågor som lyftes berörde framför allt Igelbäcken, Järvafältet och Görvälns naturreservat. Det diskuterades också att det var möjligt med förbättringar mot dagens situation vid Igelbäcken, Bällstaån och vid Görväln.

Samråd med allmänheten

Under två veckor i september 2007 hölls samråd med allmänheten. Samrådsmöten hölls i Solna, Sundbyberg, Kista, Jakobsberg och Spånga. Totalt besökte ca 200 personer dessa möten. Under höst och vinter 2007/2008 har allmänheten också getts möjlighet att inkomma med både muntliga och skriftliga synpunkter till Banverket.

För att stärka möjligheterna till samråd och få in fördjupade synpunkter har allmänheten i föreliggande järnvägsutredning också getts möjlighet att

medverka i s.k. samrådsgrupper. I dessa har grupperna själva bestämt ambitionsnivå, fokus samt när och hur de ville kommunicera och utforma sina synpunkter och förslag – i verkligheten eller via e-post. Det hela resulterade i att två grupper bildades – en för Solna-Sundbyberg samt en för Spånga. Den generella slutsatsen från dessa är att de synpunkter som kom fram inte var okända i projektet sedan tidigare, men att kunskapen och insikten om vissa aspekter kom att fördjupas. Till exempel kom kännedomen om var spårspringet (otillbörligt spårbe-trädande) äger rum. Detta är en mycket väsentlig problematik i dagens järnvägsbyggande, att kartlägga i större utsträckning.

Synpunkter på Mäljarbanan, Tomtebodav-Kallhäll

Av de synpunkter som inkommit är flertalet kända i projektet sedan tidigare. Synpunkterna har emellertid inneburit att Banverkets kunskap och insikt om de olika aspekterna har förstärkts. Också de synpunkter som inkommit tidigare i planeringsprocessen, t.ex. under Förstudien har beaktats och inarbetats i järnvägsutredningen och i det efterföljande arbetet. Mot bakgrund därav har en avstämning gentemot dessa genomförts.

Bland de inkomna synpunkterna kan ett antal teman urskiljas, vilka sammanfattas nedan. Inga som deltagit i samrådet har ifrågasatt behovet av ökad kapacitet och ytterligare spår. En mer omfattande framställning av de olika synpunkter som inkommit vid samråden kommer att sammanställas i en Samrådsredogörelse, som redovisas efter utställningen av denna utställningshandling och redovisas först i Slutrapporten. Samrådsredogörelsen kommer då även innehålla synpunkter från berörda kommuner, myndigheter etc.

Sammanfattade samrådssynpunkter

Argument för sträckning

- Befintlig korridor ger möjlighet att förbättra den befintliga sträckningen – sänka ner spår, bygga bullerskydd och öka säkerheten vid passager över spåren.
- Kista korridor innebär en möjlighet för resenärer från Jakobsberg/Barkarby att med regionaltrafiken kunna ta sig till Kista. De flesta förutsätter då att både regional- och pendeltågstrafik får gå både över befintlig sträckning och Kistakorridoren.

Stationsplacering och utformning

- Önskemål om station vid Huvudsta
- Önskemål om förbättring vid Jakobsberg och ny station vid Barkarby.
- Tveksamhet angående station vid Solna; ligger ocentralt.

Buller och vibrationer

- Många klagomål om buller utmed befintlig korridor, Tomtebodav – Barkarby, framför allt i Duvbo.
- Oro för bullerstörningar utmed Kista korridor framför allt i Bagartorpsringen.

Säkerhet

- Generella önskemål om ökad säkerhet för gående och cyklister vid passage över spåren.

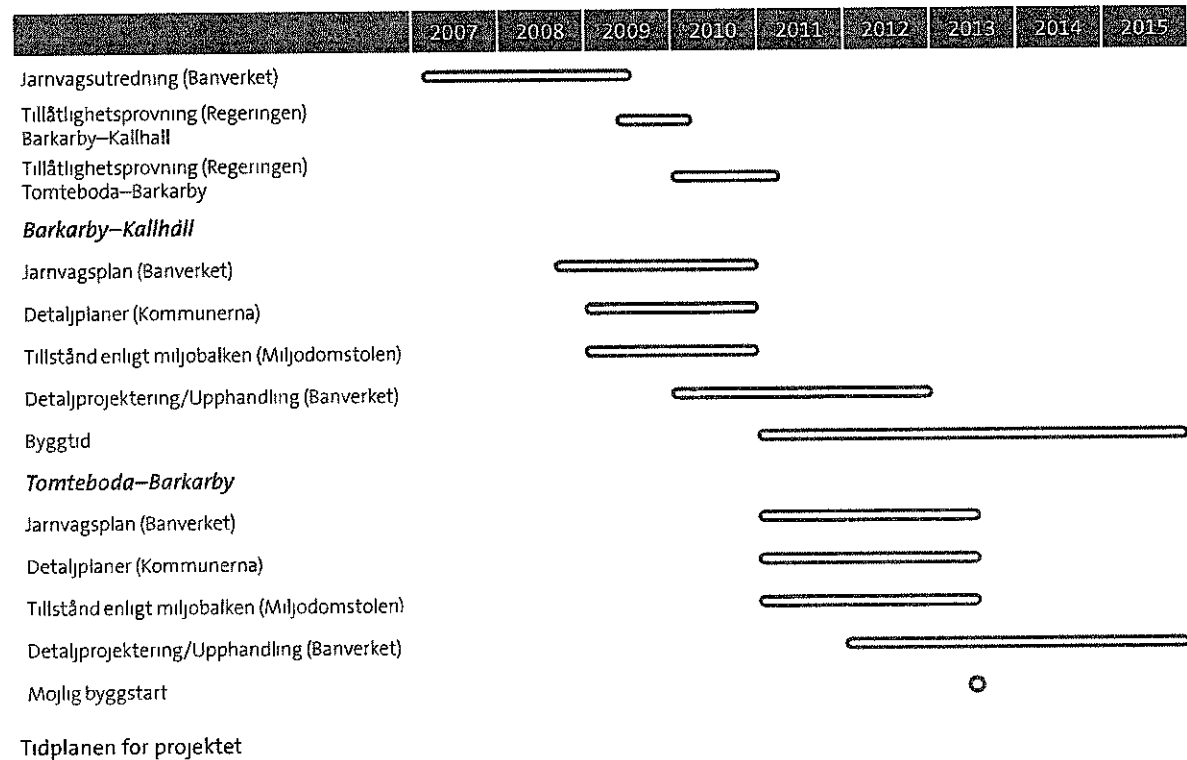
Natur

- Önskemål om planskild passage mellan Järva- och Görvälnkilarna på sträckan Jakobsberg-Kallhäll (ekodukt eller liknande).
- Oro för störningar vid Järvakilen, särskilt för Igelbäcken.

2 INLEDNING OCH BAKGRUND

Tidplan för projektet

Järnvagsutredningen befinner sig nu i utställningsfasen. Utställningen är till för att allmänheten ska få inblick i vad utredningen går ut på och kunna lämna synpunkter på den. Dessa synpunkter sammanställs tillsammans med synpunkter från olika myndigheter och organisationer i en samrådsredogörelse. Lansstyrelserna lämnar sedan sitt yttrande när de tagit del av samrådsredogörelsen. Därefter beslutar Banverket vilket alternativ som man söker tillåtelse för hos regeringen. Möjlig byggstart kan vara under år 2013. Byggtiden för hela projektet beräknas till ca 7 - 12 år.



3. Förutsättningar

I detta kapitel beskrivs bland annat den regionala och lokala utvecklingen, planering, dagens och framtida tågtrafik, byggnadstekniska förhållanden samt förutsättningarna för miljö, risk och säkerhet.

3.1 Regional utveckling

De funktionella sambanden i Mälardalen har stärkts under de senaste åren. Förbättrad infrastruktur i kombination med nya boendevärderingar och höga bostadspriser i Stockholm har skapat en mer integrerad bostads- och arbetsmarknad mellan Stockholms län och flera orter utanför länets gränser. Mälarbanan utgör en viktig förutsättning för att ytterligare förbättra och förstärka denna integration. Även Stockholmsregionens centrala kärna har utvecklats och omfattar nu delar av Solna och Sundbyberg.

De kommuner som Mälarbanan går igenom hade år 2006 en samlad befolkning på 1,3 miljoner invånare, som förväntas växa till 1,4 miljoner invånare år 2020. Störst tillväxt utanför Stockholms län förväntas i Västerås och Örebro.

Stockholms läns arbetsplatsutbud blir alltmer specialiserat inom vissa resurs-, kontakt- och kunskapsintensiva områden. Mälarbanan utgör en stark länk i en integrerad arbets- och bostadsmarknad i Mälardalen. Mönster som finns redan idag med utflyttning från den överhettade bostadsmarknaden i Stockholm till ett för många lugnare boende i någon av de mindre städerna i Mälardalen kom-

mer troligtvis att förstärkas. Att arbetsmarknaden förutspås växa mest i storstadsnära lägen kommer att bidra till ett ökat arbetsresande.

Regionplane- och trafikkontoret arbetade 2001 fram RUFS (Regional utvecklingsplan för Stockholms län). I planens långsiktiga scenarios utvecklas Stockholms län mot en allt tydligare flerkärnighet. I RUFS stärks Barkarby - Jakobsberg och Kista - Sollentuna - Häggvik som livskraftiga arbetsplatsområden. En utbyggnad av Mälarbanan via Kista är bäst lämpad för att stötta denna utveckling medan en utbyggnad i befintlig korridor via Sundbyberg gynnar utvecklingen av dagens bebyggelsestruktur.

Regionförstoring och tillväxt

En förutsättning för regionförstoring är att infrastrukturen – i vid bemärkelse – fungerar och att den bidrar till en ökad tillgänglighet. Detta har varit fallet i de regioner där regionförstoringen gått som snabbast och varit mest uttalad dvs. framför allt i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Mycket tyder på en fortsatt regionförstoring och att Mälardalens sju lokala arbetsmarknader inom en inte alltför avlägsen framtid kommer att utgöra en gemensam lokal arbetsmarknad.

Befolkning

Mälardalen omfattar Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Södermanlands och Örebros län. Regionen, som är en av Sveriges mest expansiva, har haft en befolkningsökning på totalt 7 procent de senaste tio åren. I Mälardalen utanför Stockholms län har tillväxten varit störst i Uppsala län samt i kommunerna nära Stockholm och i de större städerna i Mälardalen, exempelvis Västerås och Örebro.

Stockholmsregionen har den i särklass högsta befolkningstillväxten i riket. Under den senaste femtonårsperioden har länets befolkning ökat med i genomsnitt 1 procent eller omkring 16 000 invånare per år. I scenario Hög i Stockholms utvecklingsplan, RUFS 2001, antas de senaste årens trend för befolkningstillväxt hålla i sig. Totalt beräknas befolkningen i Stockholms län uppgå till 2,4 miljoner år 2030 för scenario Hög.

3 FORUTSÄTTNINGAR

Kommun	Sysselsatta
Stockholm	524 500
Orebro	64 290
Solna	62 991
Vasterås	61 602

De fyra största kommunerna längs Malarbanan, mätt i antal sysselsatta (år 2005) Källa SCB

Arbetsmarknad

Den enskilt största kommunen i Malarbalden mätt i antal sysselsatta är Stockholms stad med drygt 40 procent

I Malarbalden är det Stockholmsregionen som sammanlagt beräknas få den största arbetskraftsbristen Stockholmsregionen har dock förhållandevis goda möjligheter att tacka sin arbetskraftsbrist genom inpendling från angränsande län, där visst överskott beräknas föreligga Har spelat Malarbanan och framtidens kommunikationer en stor roll Ökad arbetskraftsbrist i Stockholm innebär en ökad pendling med bl a Malarbanan Stora arbetsplatsområden inom teknik och vård finns bland annat i Kista (IT och Telecom kluster) och i Norra stationsområdet (Bio Science center)

Utbildning

Förbättrade kommunikationer, framför allt genom utbyggnad av järnvägen under andra halvan av 1990-talet, har bidragit till ett ökat studiependlande och starkt samarbetet mellan regionens högskolor Konkurrensen vid högskoleutbildningar vid äldre larosaten samt utbudet av andra utbildningar har medfört att studenter har sökt sig till högskolorna

i Södertörn, Eskilstuna-Vasterås och Örebro Det finns mycket goda förutsättningar för att i vissa avseenden utveckla Malarbalden inklusive Stockholmsregionen till en enda region för högre utbildning

Bostadsmarknad

I likhet med arbetsmarknaden spelar Malarbanan en viktig roll för bostadsmarknaden Med förbättrade kommunikationer ökar möjligheterna att bo i någon av staderna längs Malarbanan och samtidigt jobba i Stockholmsregionen Om den nuvarande utvecklingen fortsätter väntas ny bebyggelse

tillkomma i Malarbaldens samhällen samtidigt som nya tågförbindelser ger bra förbindelser mellan de centrala delarna i Malarbaldssamhällena och knutpunkter i Stockholmsregionen Detta innebär ett ökat resande på Malarbanan

Resandeutveckling pendling

Regionförstoringen är en av drivkrafterna bakom pendlingen Specialisering på arbetsmarknaden och snabbare transporter har medfört att reslängden mellan arbetsplats och bostad har ökat, i takt med kortare restider De som reser långt till sin arbetsplats utgör dock fortfarande en liten del av befolk-

Station	Tunnelbana	Pendeltåg	Buss	Totalt
Bålsta		2,2	1,0	3,2
Kungsängen		4,0	2,0	6,0
Kallhall		3,7	1,0	4,7
Jakobsberg		10,3	7,0	17,3
Barkarby		3,9	3,0	6,9
Spånga		6,4	7,0	13,4
Sundbyberg	8,0	7,6	3,0	18,6
Kista	15,0		5,0	20,0
Helenelund		3,3	2,0	5,3
Solna station		5,5	3,0	8,5
Solna centrum	11,0		6,0	17,0
Karlberg		10,6	2,0	12,6
T centralen	153,0	53,8	12,0	219,0

Antal påstigande i 1000-tal per dag vid stationer längs Malarbanan år 2005, Källa Fakta om SL och län 2005

ningen. Pendlingsbenägenhet och allmänna trender inom regionförstoring visar att pendlingen med tåg från och till orterna längs Malarbanan har alla förutsättningar för att öka.

Kista, Solna centrum, Sundbyberg och Jakobsberg har störst resande på stationerna längs Malarbanans utredningsstråk.

Station	Antal på- och avstigande
Orebro	4 663
Köping	1 021
Vasterås	9 699
Enköping	1 824
Bålsta	459
Sundbyberg	1 061
Stockholm	47 509

Antal på- och avstigande per dag vid regionalstågsstationer längs Malarbanan år 2006, Källa Banverket Trafikant-räkningar Malardalsområdet hösten 2006 (F07-3810)

Aven för de regionala tågen har Stockholms C det största antalet påstigande. Ca 10 procent av de påstigande vid Stockholms C ska resa med Malarbanan. Av de personer som stiger på tågen i Vasterås ska 45 procent mot Stockholm, 15 procent mot Örebro, övriga reser i riktning mot Sala, Fagersta eller Eskilstuna. I Örebro är det hälften av de påstigande som reser på Malarbanan österut mot Vasterås och Stockholm.

3.2 Lokal utveckling

Alla kommuner som Malarbanan passerar i Stockholms län räknar med en befolkningsökning fram till 2020. Även sysselsättningen förväntas öka i alla kommuner. Banden mellan innerstad och ytterstad kommer att stärkas i och med att större områden i ytterstaden utvecklas och bebyggs med både bostäder och arbetsplatser.

Regioncentrum kommer att bli större än idag och i framtiden kommer även delar av Sundbyberg och Solna att bli en del av centrum.

Näst efter Stockholm, sett till antalet boende och sysselsatta, kommer Solna. Solna har ett positivt

Kommun	Befolkning 2006	Befolkning 2020	Förändring	Sysselsatta 2006	Sysselsatta 2020	Förändring
Stockholm	771 000	813 444	5 %	524 500	600 819	13 %
Solna	61 040	84 242	27 %	62 991	73 403	14 %
Sundbyberg	34 338	52 876	35 %	18 023	19 565	8 %
Sollentuna	60 010	70 794	15 %	22 454	26 416	15 %
Järfälla	61 743	84 274	26 %	30 132	Ingen uppgift	Ingen uppgift

Kommunal utveckling för befolkning och sysselsättning åren 2006 och 2020

pendlingsnetto från Stockholm vilket visar att kommunen kan ses som en arbetsnod i länet. Även Sundbyberg har ett svagt positivt pendlingsnetto medan resterande kommuner har större utpendling än inpendling.

3.3 Tillgänglighetsanalys

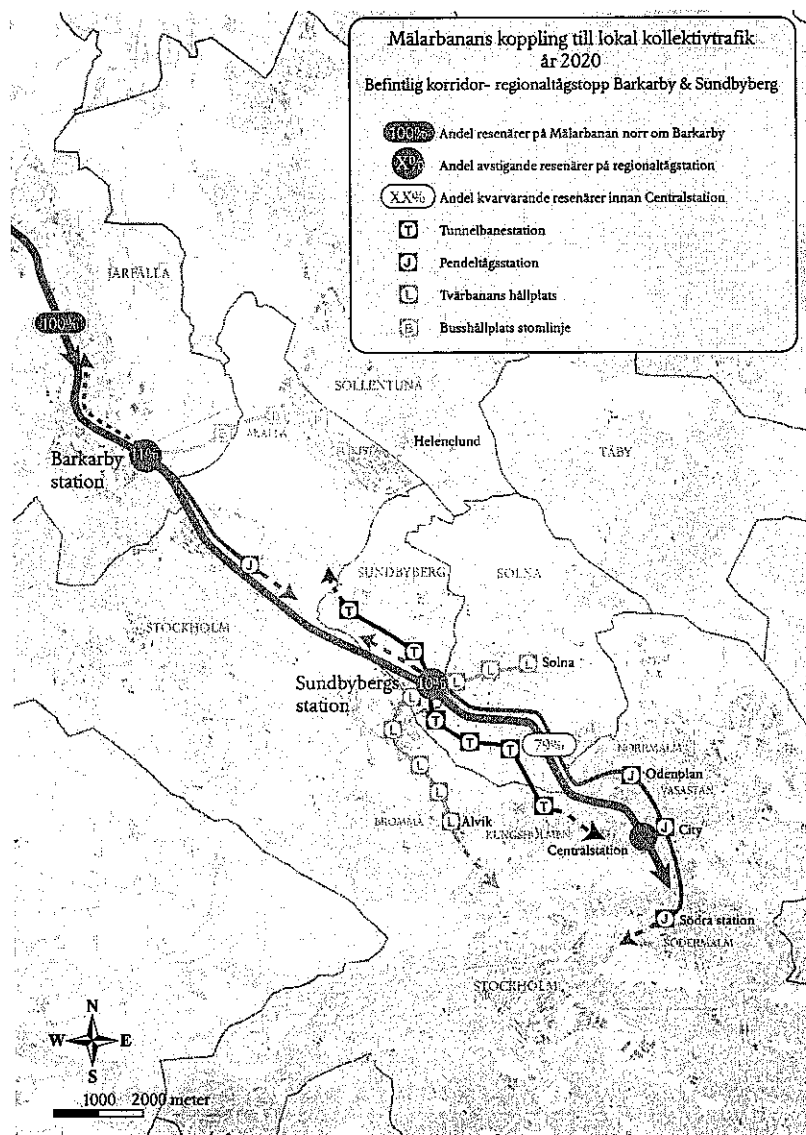
Under förstudien genomfördes ett antal trafikanalyser där fokus låg på att analysera hur tillgängligheten påverkades beroende på val av korridor. Analysen visade då att val av korridor har mindre betydelse ur ett tillgänglighetsperspektiv. I Järnvagsutredningen har därför analysen fördjupats och tyngdpunkten har legat i att studera stationerna och tillgängligheten till deras närområden.

För att få ett bättre underlag i syfte att kunna välja mellan de alternativa korridorerna av Malarbanan är det centralt att ha en välgrundad bild av förutsättningarna i stationernas närområden. För att mata tillgängligheten vid de studerade stationslagena har därför platsspecifika fakta om både nuläget och år 2020 samlats in. Dessa fakta har värderats i en multikriterieanalys som ger en bild av vilka stationer som har bäst förutsättningar att bli en attraktiv regionalstågsstation med ett stort resandeynderlag.

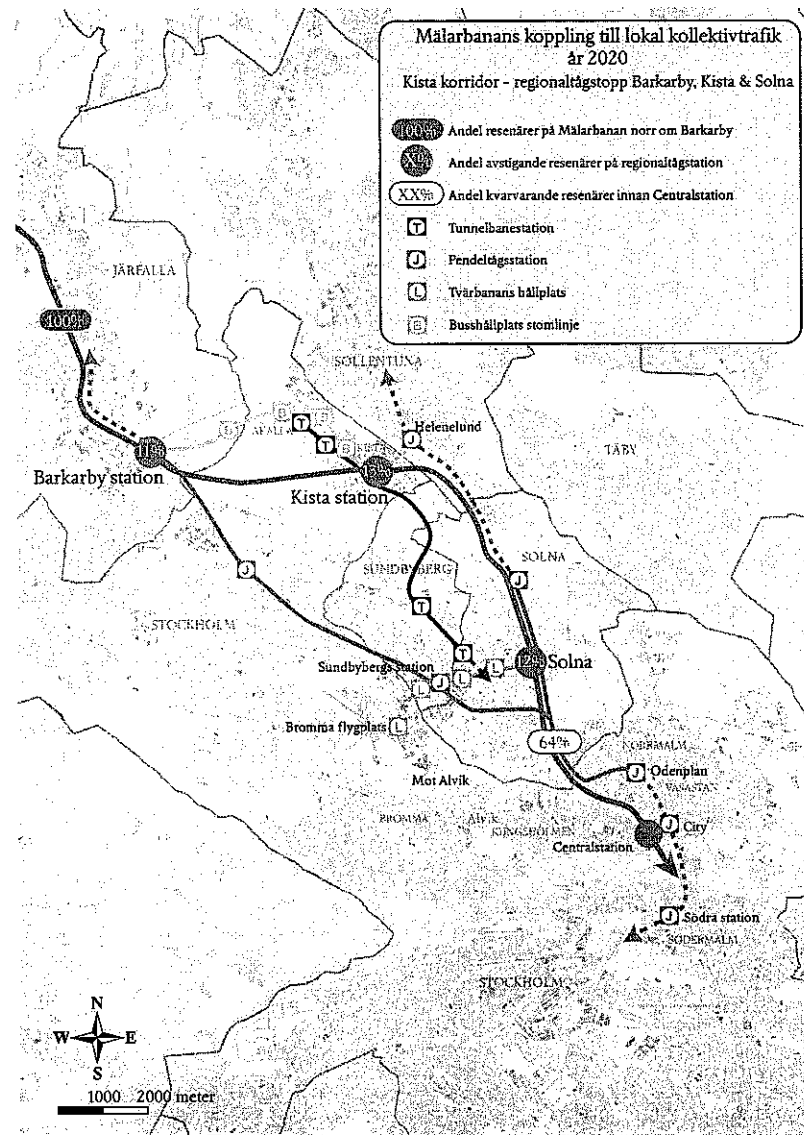
Det finns särskilt två faktorer som är viktiga att ta med som information för vidare läsning:

- Analysen visar hur tillgängligheten i och kring de olika stationerna ser ut. Den sammanlagda tillgängligheten i korridorerna kommer att påverkas positivt om tågen stannar vid flera stationer. Med de trafikeringsförutsättningar som analyserats i järnvagsutredningen får därför Kista korridor en

3. FÖRUTSÄTTNINGAR



Befintlig korridor med Sundbybergs stationsläge och med möjliga kollektiva byten.



Kista korridor med möjliga kollektiva byten.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR

bättre sammanlagd tillgänglighet än vad Befintlig korridor får. På kartorna intill framgår det genom att antal avstigande per station redovisas i förhållande till total antal resenärer på tågen. Huvuddelen av resenärerna har dock sin målpunkt i Stockholms innerstad och påverkas därför negativt av fler stopp eftersom det ger dem längre restid.

- Jämfört med nuläget kommer tillgängligheten till samtliga stationer att förbättras oavsett val av utredningskorridor. Det möjliggörs genom tätare och snabbare trafik samt en ny regionaltågsstation i Barkarby med direktbussar till bl a arbetsplatsområdena i Kista. Vidare antas att tvärspårvägen från Alvik via Sundbyberg till Solna ar klar.

Kartorna (till vänster) visar de olika utredningskorridorernas koppling till den lokala kollektivtrafiken år 2020. I kartorna framgår även hur stor andel av resenärerna som väljer att stiga av på någon av stationerna mellan Barkarby och Stockholm. Antalet avstigande kan användas som en indikator på hur tillgängligheten i respektive korridor skiljer sig åt.

Den samlade bedömningen visar att resandeunderlaget är störst i Sundbyberg. Om tågen antas stanna i både Solna och Kista blir dock det sammanlagda resandeunderlaget större vilket innebär att Kista korridoren då får högre tillgänglighet.

För att mäta tillgängligheten vid de studerade stationslägena har platsspecifika fakta om både nuläget och år 2020 samlats in och jämförts i en multikriterieanalys, se tabell här intill. Analysen visar att Sundbybergs stationsläge har bäst förutsättningar att bli en attraktiv och effektiv bytespunkt. Robusthetstest ur ett jämställdhetsperspektiv

	Kista Centralt	Solna	Sundbyberg		
			Ytläge	Tunnel öppen station	Tunnel täckt station
A. Resandeunderlag	4,3	2,6	4,6	4,6	4,6
B. Tillgänglighet till viktiga målpunkter	1,7	3,8	5,0	5,0	5,0
C. Effektiv bytespunkt och goda omstigningskvalitéer	2,2	3,0	4,5	4,8	4,5
D. Stadsutvecklingspotential	4,5	5,0	1,0	1,5	4,5
Sammanvägd bedömning	3,4	3,2	4,3	4,4	4,7

Samlad bedömning av stationslägena. Betygsättning 1-5 där betyg 1 är sämst och betyg 5 är bäst.

Bedömningarna av stationerna längs med Mälarbanan har robusthetstestat ur jämställdhetsperspektiv. Det är svårt att spekulera i vad som är ett relevant jämställdhetsperspektiv i ett 2020-perspektiv. Vi har därför i robusthetstestet anbringat ett tydligt nulägesperspektiv, där vi utgått ifrån dagens kunskap och förståelse för skillnader i hur män och kvinnor värderar och använder olika färdmedel.

Robusthetstestet visar att stationen i Sundbyberg har den bästa tillgängligheten med kollektivtrafik samt även bedöms vara den mest effektiva bytespunkten med goda omstigningskvalitéer blir resultatet från robusthetstestet att stationen i Sundbyberg (oavsett höjdläge) får den högsta bedömningen. Den sammanvägda bedömningen av Sundbyberg som bytespunkt blir ännu högre då ett jämställdhetsfokus läggs på bedömningen. Även Solna får en något högre bedömning och får nu högre bedömning än Kista Centralt. Kistaalternativet får en lägre bedömning.

3. FÖRUTSÄTTNINGAR

3.4 Planering och markanvändning

Nationell och regional planering

År 2004 fastställde regeringen en plan för väg- och järnvägsinvesteringarna i Sverige för perioden 2004-2015 samt Framtidsplan för järnvägen. På regeringens uppdrag har Banverket sammanställt en reviderad plan som presenterades i juni 2007 och för närvarande är under beredning. Banverket arbetar också med ett underlag för regeringens kommande proposition om inriktning av åtgärder i järnvägsinfrastrukturen under planeringsperioden 2010-2019. I objektlistan i den reviderade framtidsplanen finns ökad spårkapacitet på sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll (med början 2012-2015), införande av ATC 2 (Automatic Train Control) på sträckan Sundbyberg-Kallhäll (med början 2004) samt diverse insatser för att förbättra punktligheten för tågtrafiken till och från Stockholm (Kraftsamling Stockholm Mälardalen med början 2008).

Den sträcka av Mälardalsbanan som är berörd i den aktuella järnvägsutredningen ligger helt inom Stockholms län. För Stockholms län finns en gällande Regional utvecklingsplan (RUF 2001). En ny plan hänger på att utarbetas och kommer att ställas ut under 2008.

I RUF 2001 listas ett antal önskvärda investeringar i transportsystemet. De projekt som har särskild koppling till Mälardalsbanan redovisas här intill.

Järnvägsobjekt	Tidsram	Kommentar
Pendeltågstunnel Södra Station-Tomtebodavägen	2000-2015	Sträckan Stockholm S-Tomtebodavägen är påbörjad (Citybanan)
Tomtebodavägen-Kallhäll, ökad kapacitet	2000-2015	I avvaktan på dubbelspår
Fjärrtågstation Barkarby	2000-2015	
Fjärrtågstation Häggvik	2000-2015	
Pendeltåg Solna-Roslags Näsby-Arninge	2000-2015	För Kistakorridoren ökar upptagningsområdet och tillgängligheten till nordostsektorn
Tunnelbaneobjekt		
Odenplan-Karolinska Universitetssjukhuset	2000-2015	
Station i Kymlinge i samband med exploatering		
Spårvägsobjekt, övrig lokal spårtrafik		
Spårväg Alvik-Solna-Universitetet	2000-2015	Principbeslut fattat av SL om utbyggnad till Karolinska Universitetssjukhuset. Skapar större upptagningsområde för Mälardalsbanan oavsett val av korridor
(Alvik)-Ulvsunda-Kista-Stockholm Nord		
Europavägar		
E4 Förbifart Stockholm Hjulsta-Skärholmen		Ökar bilens konkurrenskraft. Attraktiv kollektivtrafik på förbifarten kan ge ökad attraktivitet åt Mälardalsbanan med mål i södra stockholmsområdet
Utbyggd kollektivtrafik till 2020 (busstrafik)		
Fortsatt utbyggnad av tvärförbindelser mellan regionala centra och knutpunkter för lokal och regional kollektivtrafik		Kan ha stor påverkan på resandet med Mälardalsbanan då bättre tillgänglighet ökar attraktiviteten på hela resan

For de övriga Malardalslanen finns ingen samordnad infrastrukturplan i samma form utan planering och samordning sker inom de statliga planeringsomgångarna där fyra strategier av betydelse för regionen har fastlagts

- Tillgängligheten till Arlanda
- Förbättring av det övergripande vagnatet mot och förbi Stockholm
- Vidareutveckling av logistiksystem som avlastar Stockholm
- Utveckling av kollektivtrafiksystemet och vagnatet

En förhandlingsprocess har pågått under 2006–2007, ledd av regeringens förhandlingsman Carl Cederschiold, om vilka infrastrukturobjekt som ska prioriteras i Stockholmsregionen de närmaste åren. I det förslag till avtal som överlämnades i december 2007 ingår att staten ska genomföra "Kraftsamling Stockholm Malardalen" och dessutom genomföra tre projekt som gör det möjligt att effektivt utnyttja Citybanans kapacitet

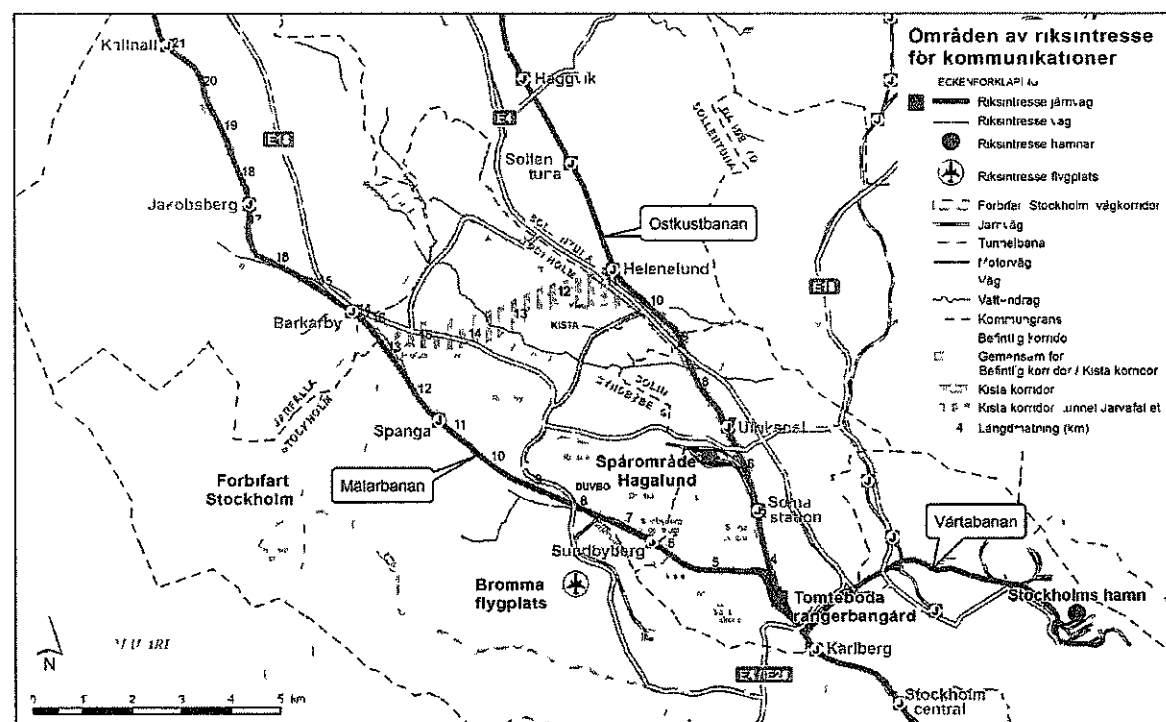
- Utbyggnad till fyra spår på Malarbanan, Tomtebodavägen – Kallhall, med en första etapp Kallhall–Barkarby klar 2015
- Förbättrad kapacitet på Svealandsbanan genom dubbelspår Södertälje–Nykvarn och en ny motestations i Strängnäs.
- Förbättrad kapacitet på Ostkustbanan genom dubbelspår genom Gamla Uppsala och utökad regionaltrafik

De kommunala trafikhuvudmännen i Uppsala, Västmanlands, Örebro och Södermanlands län samt landstinget, Linköpings och Norrköpings kommuner ska tillsammans bidra med 2 miljarder kronor till Citybanans finansiering från år 2013 till projektets färdigställande

Riksintressen för kommunikationer

Riksintressanta vägar visas på kartbilden intill. Dessa ska skyddas mot ingrepp som påtagligt kan försvåra användningen av vägen

Malarbanan och Ostkustbanan inklusive Hagalunds terminalområde klassas som riksintressanta järnvägar. Bestämmelserna motsvarar de för riksintressanta vägar



Karta med riksintressen för kommunikationer

3 FORUTSÄTTNINGAR

Kommunal planering och markanvändning

Detta avsnitt behandlar framför allt översiktlig planering och ett antal särskilt relevanta planeringsprojekt inom respektive kommun för projektet Malarbanan, delen Tomtebodavägen - Kallhall. Projektet innebär emellertid att också ett stort antal detaljplaner kommer att beröras och sannolikt behöva revideras. Detta anses dock inte vara av korridor- eller alternativskiljande karaktär och således läggs ett större fokus på detaljplanering först i järnvägsplanen.

Stockholm

Oversiktsplanen för Stockholm pekar ut tolv stadsutvecklingsområden som på kortare eller längre sikt kan bli aktuella för ny stadsbebyggelse. Av dessa är det främst följande områden, se karta intill, som kan påverkas av en järnvägsutbyggnad, Annedal strax söder om Solvalla del av området Mariehall, Brommafältet och Ulvsunda (6) samt ett område sydost om Spånga station del av området Bromsten, Spånga och Lunda (16).

Solna

I Solnas översiktsplan anges fem utvecklingsområden. Av dessa är det främst områdena vid Huvudsta (3), Vasterjarva och Ulriksdalsfältet (13) samt Solna station (11) som kan påverkas av järnvägsutbyggnaden.

I Vasterjarva och på Ulriksdalsfältet planeras för en funktionsintegrerad stadsutbyggnad med totalt 5 500 bostäder och cirka 180 000 kvm kontorslokaler. I anslutning till Solna station byggs Sveriges nya nationalarena för fotboll samt kommersiella lokaler och bostäder.

Sundbyberg

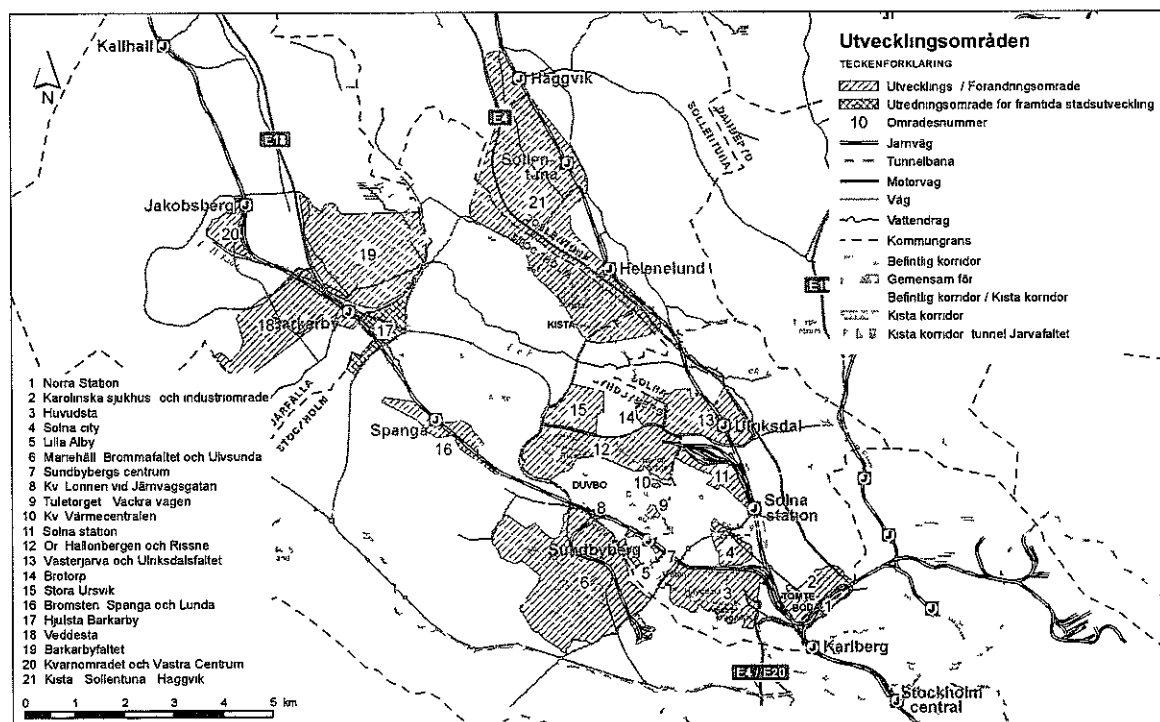
I kommunens översiktsplan finns utpekade förändringsområden som kan komma att påverkas av en eventuell järnvägsutbyggnad. Det är vid Lilla Alby (5), Sundbybergs centrum (7) och kvarteret Lönne vid Järnvägsgränd (8).

Sollentuna

I Sollentuna kommun finns ett område, Margreteborg, planerat för kontor, handel m.m. mellan väg E4 och Ostkustbanan (finns ej med på kartan).

Jarfalla

Barkarby station avses bli regional knutpunkt, Stockholm Väst, med station på Malarbanan, samt kollektivtrafikstråk på tvären från Hasselby mot Akalla/Kista/Haggvik. I planen reserveras utrymme för en ny station med tillhörande anläggningar.



Karta över kommunal planering och markanvändning