



TRAFIKKONTORET
MARKKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Dnr T05-330-572 (Trafikkontoret)
Dnr M05-330-003724 (Markkontoret)
2005-07-07

Kontaktpersoner

Christer Lundin
Trafikkontoret
Telefon: 08-508 263 71
christer.lundin@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2005-08-29
Marknämnden 2005-09-01

Lars Svensson
Markkontoret
Telefon: 08-508 287 36
lars.svensson@mk.stockholm.se

Förstudie för Mäljarbanan, sträckan Tomtebodav – Kallhäll. Remiss från Banverket

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen
2. Marknämnden överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen

Per Aronson

Göran Långsved

Sammanfattning

Banverket har skickat på remiss en förslagshandling i sin förstudie om kapacitetshöjande åtgärder på Mäljarbanan, sträckan Tomtebodav – Kallhäll. För att tillgodose trafikefterfrågan måste en utbyggnad till fyra spår göras. Två möjliga trafikkorridorer redovisas, en i nuvarande sträckning och en i tunnelsträckning under Kista och med anslutning till Stockholm via Uppsalaspåren. Vidare har två nya pendeltågsstationer studerats, Solvalla och Huvudsta.

De nuvarande pendeltågsstationerna på sträckan begränsar möjligheterna att öka antalet tåg och medför också att restiderna för fjärr- och regionaltågen förlängs. Enligt kontoren måste en kapacitetsökning komma till, särskilt som

Bilaga: Mäljarbanan Tomtebodav – Kallhäll, Förslagshandling i förstudie,
Banverket Maj 2005 (BRÖT PM 16/2005)

utbyggnaden av Citybanan under centrala Stockholm medför att nuvarande kapacitetsbegränsningar i det centrala trafiksnittet försvinner.

Det nuvarande utredningsmaterialet ger inte tillräckligt underlag för att man i detta skede i planeringen skall kunna ta ställning till vilken av de två trafikkorridorerna som är den mest lämpliga. Enligt kontorens uppfattning är det ett nytt och intressant förslag att öppna en ny järnvägskorridor genom att låta en del av trafiken på Mäljarbanan gå i en tunnel under Kista och sedan ansluta till Uppsalaspåren mot Stockholm, ett förslag som är väl värt att ytterligare studera. Kontoren föreslår därför att man bör gå vidare och i en järnvägsutredning studera båda de två järnvägskorridorerna som har pekats ut, befintlig järnvägskorridor och den s.k. Kistakorridoren.

Staden har även tidigare framhållit att en pendeltågsstation vid Solvalla är en bra lösning från flera synpunkter, inte minst som en bytespunkt mellan pendeltåg och den blivande Tvärbana Norr mellan Alvik och Kista. Kontoren föreslår därför att man i järnvägsutredningen också närmare studerar möjligheterna att anordna en pendeltågsstation vid Solvalla.

Bakgrund/Remissen

Banverket påbörjade under 2004 en förstudie för kapacitetshöjande åtgärder på Mäljarbanan, sträckan Tomtebodav – Kallhäll. Banverket har nu skickat en förslagshandling för Mäljarbanans förstudie på remiss till bl.a. berörda kommuner.

Förslagshandlingen bifogas. Den finns även som PDF-fil (18,8 MB, kan även öppnas uppdelad i sex delar) på Banverkets hemsida www.banverket.se, sök i byggprojekt från A till Ö på Tomtebodav – Kallhäll.

Analys och konsekvenser

Mäljarbanan är namnet på järnvägen norr om Mälaren, Stockholm – Enköpings – Västerås – Köpings – Arboga. Från Arboga fortsätter Mäljarbanan till Örebro med gemensam sträckning för järnvägslinjen söder om Mälaren, Svealandsbanan. Stora delar av Mäljarbanan nybyggdes under 1990-talet. År 2001 blev sträckan Kallhäll – Kungsängen klar och ersatte därmed den besvärliga enkelspårssträckan vid Stäket.

Mäljarbanan trafikeras dels av fjärrtåg och regionaltåg, dels av pendeltåg. Sedan ombyggnaden av sträckan Kallhäll – Kungsängen har färdigställts trafikeras även Bro och Bålsta av pendeltågen. På sträckan Tomtebodav – Kallhäll finns 5 pendeltågsstationer: Sundbyberg, Spånga, Barkarby, Jakobsberg och Kallhäll.

Trots att sträckan Tomtebodav – Kallhäll har dubbelspår är kapaciteten otillräcklig. Det beror på att fjärr- och regionaltågen, som normalt inte stannar på pendeltågsstationerna, inte har möjlighet att passera ett pendeltåg som har stannat på en station för att lämna och ta upp resenärer. Detta minskar den möjliga tågkapaciteten, och inte minst förlängs restiden för resenärerna på fjärr- och regionaltågen.

För att öka kapaciteten på sträckan måste man ha fyra spår längs hela eller delar av sträckan så att fjärr- och regionaltågen kan passera ett pendeltåg som har stannat vid en station.

I förstudien har Banverket utrett olika slag av förbättringar av Mälarbanans kapacitet på sträckan Tomtebodav – Kallhäll. I den remitterade förslagshandlingen redovisas två olika alternativ, dels förbättringar i den nuvarande järnvägskorridoren, dels med en ny järnvägskorridor via Kista och med anslutning till Stockholm via Uppsalaspåren.

I den nuvarande järnvägskorridoren redovisas fyrspårutbyggnaden dels i ytläge, dels i nedsänkt läge vid passagen genom Sundbyberg.

Kostnaderna för en fullständig kapacitetsutbyggnad beräknas vara ungefär lika stor i de båda alternativen om man utgår från det nedsänkta läget i nuvarande korridor. Kostnaderna beräknas uppgå till 7 à 8 miljarder kronor för vardera alternativet. Genomförs fyrspårutbyggnaden i nuvarande korridor i ytläge i stället för i nedsänkt läge beräknas kostnaderna för detta alternativ komma att uppgå till ca 4 miljarder kronor.

Banverkets arbete med förstudien har bedrivits i nära kontakt med kommunerna längs sträckan. Tjänstemän från berörda förvaltningar i staden har haft möjlighet att lämna synpunkter till Banverket under arbetets gång och därmed också har kunnat påverka innehållet i den nu redovisade förslagshandlingen.

Enligt kontorens uppfattning är det ett intressant förslag att öppna en ny järnvägskorridor genom att låta en del av trafiken på Mälarbanan gå i en tunnel under Kista och sedan ansluta till Uppsalaspåren mot Stockholm. Detta skulle innebära fördelar för många resenärer och också skapa en god möjlighet för en fortsatt positiv utveckling i Kista med omkringliggande områden. Förslagshandlingen utgör dock inte ett tillräckligt ingående underlag för att man skall kunna ta ställning till om detta alternativ bör sättas före en utbyggnad i befintlig järnvägskorridor. Ett val mellan de två alternativen förutsätter fördjupade studier som lämpligen kan göras i nästa planeringssteg, d.v.s. inom ramen för en järnvägsutredning.

Frågan om lämpligaste lösning i befintlig korridor, i ytläge eller i nedsänkt läge, berör Mälarbanans avsnitt i Sundbyberg och i Solna. Den avvägning mellan trafikens krav, stadsbild och miljökrav samt kostnader som där måste

göras är därför en fråga i första hand mellan dessa två berörda kommuner och Banverket tillsammans med trafikutövarna.

I förstudien har man också studerat möjligheterna att anlägga nya pendeltågsstationer, dels vid Solvalla i Stockholm, dels i Huvudsta i Solna. Med hänsyn till de nuvarande kapacitetsbegränsningarna på Mäljarbanan är naturligtvis förutsättningen för nya stationer att man bygger ut till fyrspårsstandard.

Staden har även tidigare hävdade att en station vid Solvalla är en bra lösning från flera synpunkter: dels för publiken till travbanan, dels därför att det finns i närområdet relativt stora områden som därmed skulle kunna byggas ut till attraktiva bostadsområden och dels korsar den blivande Tvärbanan mellan Alvik och Kista Mäljarbanan vid Solvalla, varför man skulle få en bra bytespunkt mellan spårvägen och pendeltåg om en station anläggs vid Solvalla. Frågan om nya pendeltågsstationer förutsätts också att studeras vidare i järnvägsutredningen.

Frågan om finansiering av utbyggnaden av Mäljarbanan hanteras i den statliga investeringsplanen för landets järnvägsnät. Den nuvarande investeringsplanen som fastställdes av regeringen under förra året omfattar tolvårsperioden 2004-2015. I planen anges för ”Mälartunneln (Älvsjö – Kallhäll)” ett belopp om 8 156 miljoner kronor, som finns tillgängligt i början av planen.

I investeringsplanen angiven Mälartunneln omfattar två projekt, dels Citybanan (Älvsjö – Tomtebodan) och dels Mäljarbanan, delen Tomtebodan – Kallhäll. Banverket torde sannolikt behöva mer eller mindre hela beloppet 8 156 miljoner kronor för sin andel av Citybanan, som påbörjas 2005/2006. Det innebär att Mäljarbanan, som från planeringssynpunkt torde kunna påbörjas först om fyra à fem år, saknar i praktiken helt finansiering.

Kontorens förslag

Kontoren anser att den nu färdigställda förslagshandlingen i förstudien om kapacitetsutbyggnad av Mäljarbanan på sträckan Tomtebodan – Kallhäll är en välgjord och tillräckligt ingående utredning som ger en god grund för ställningstaganden inför det fortsatta arbetet under nästa steg i planeringen, att göra en järnvägsutredning.

Enligt kontorens uppfattning bör man gå vidare och studera båda de två järnvägskorridorer som har analyserats, befintlig järnvägskorridor och den s.k. Kistakorridoren.

Kontoren föreslår också att man närmare studerar möjligheterna att anordna en pendeltågsstation vid Solvalla.

I följebrevet till remissen anger Banverket att man är särskilt intresserade av remissinstansernas synpunkter på följande frågeställningar:

☐ Finns det andra alternativ eller bortvalda alternativ som bör utredas ytterligare?

Kontorens svar: Nej, inte något som kontoren har anledning att här föra fram.

☐ Vilka alternativ bör utredas vidare och varför? Finns det anledning att utforma alternativen på andra sätt?

Kontorens svar: Som angivits bör både nuvarande järnvägskorridor och Kistakorridoren utredas vidare i järnvägsutredningen. I det fortsatta utredningsarbetet kan det uppkomma motiv att modifiera alternativen.

☐ Är det intressant med nya pendeltågsstationer vid Solvalla och Huvudsta? Var bör en eventuell ny regionalstågsstation placeras, i Barkarby eller Jakobsberg?

Kontorens svar: Ja, Stockholm anser det intressant med en pendeltågsstation vid Solvalla. Vi har inte i detta sammanhang några synpunkter på valet av en ny regionalstågsstation, i Barkarby eller Jakobsberg.

☐ På vilket sätt kan ni resursmässigt tänka er att medverka i det fortsatta arbetet?

Kontorens svar: Staden är berett att medverka i det fortsatta arbetet med de resurser som erfordras och som finns tillgängliga i berörda förvaltningar.

Kontoren föreslår att trafiknämnden och marknämnden som svar på remissen överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen.

Slut