PM 2009:5 RII (Dnr 414-2507/2008)

Järnvägsutredning för Mälarbanan, delen Tomteboda-Kallhäll

Remiss från Banverket

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Remissen från Banverket angående Järnvägsutredning för Mälarbanan, delen Tomteboda-Kallhäll besvaras med vad som anförs i denna promemoria.
2. Kista korridor bör ligga till grund för vidare planering av Mälarbanan, delen Tomteboda-Kallhäll.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Järnvägsutredningen för Mälarbanan, delen Tomteboda-Kallhäll, är remitterad till stadsledningskontoret och de tekniska förvaltningarna för yttrande. Remissmaterialet finns i sin helhet på webbplats: **www.banverket.se/malarbanan**

Mälarbanan är en viktig del av Mälardalens järnvägsnät och sammanbinder bl.a. Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. Banan trafikeras av fjärr-, gods-, regional- och pendeltåg. Dubbelspåret mellan Tomteboda och Kallhäll är en av landets mest trafikerade sträckor, och där finns inte utrymme att köra fler tåg. För att möta den ökande efterfrågan utreder Banverket möjligheten att utöka till fyra spår på sträckan Tomteboda-Kallhäll. Jämte ett nollalternativ visar utredningen på möjligheterna att bredda befintlig spårkorridor genom Spånga och Sundbyberg, samt möjligheten att skapa en ny s.k. Kista korridor.

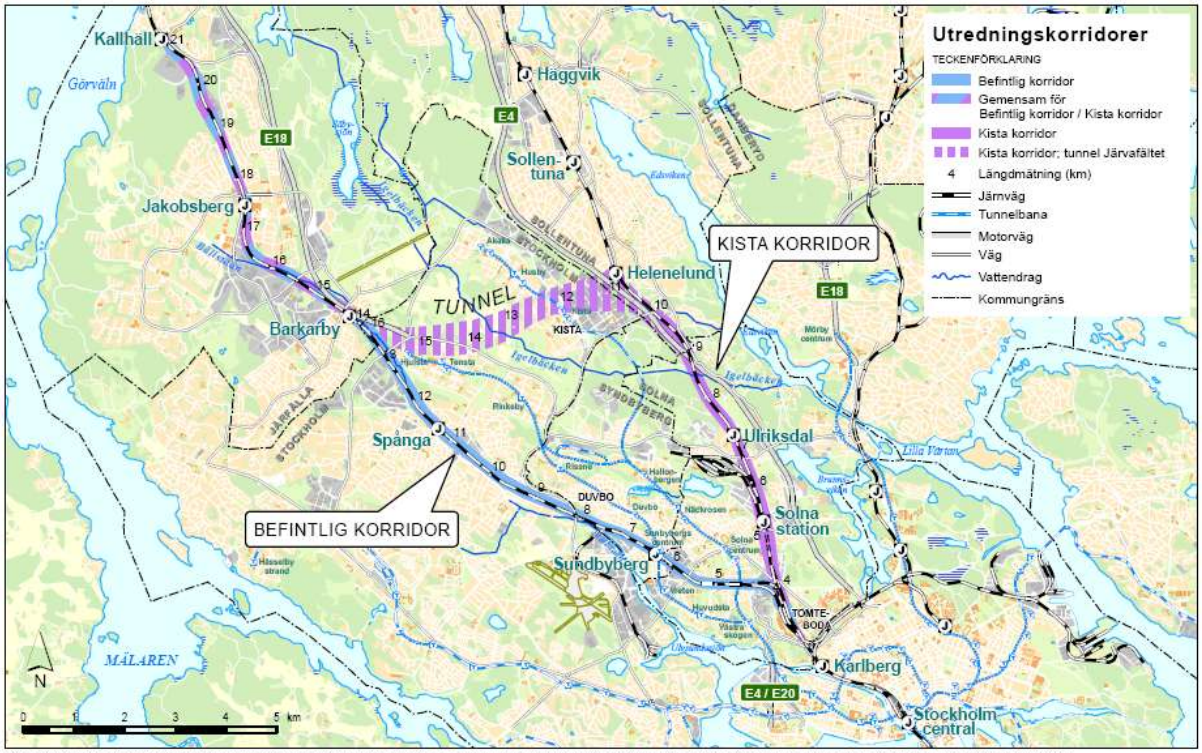
Den ena sträckningen ”Befintlig korridor” följer dagens dubbelspår via Sundbyberg medan ”Kista korridor” på sträckan mellan Barkarby och Tomteboda förläggs via Kista och Solna station, i tunnel under Järvafältet och Kista, för att ansluta Ostkustbanan mellan Helenelund och Ulriksdal. För Befintlig korridor analyseras två underalternativ, ytläge genom Sundbyberg resp. tunnel genom Sundbyberg.

Banverkets trafikupplägg innebär för båda huvudalternativen att pendeltågen skall ligga kvar som idag, dvs. via Sundbyberg. Det blir således regionaltågen, fyra per timme enligt Banverkets upplägg, som kommer att gå via Kista om Kista korridor väljs för genomförande. Om befintlig korridor väljs för genomförande kommer regionaltågen att gå via Sundbyberg på de nya tredje och fjärde spåren. Alternativet ”Kista korridor” innebär att Kista skulle få direktaccess med regionaltåg från bl.a. Västerås.

En utbyggnad av Mälarbanan medger en ökning av antal tåg, förbättrade restider samt mindre störningskänslig trafik. En av förklaringarna är att tågtrafiken då kan separeras, dvs. att pendel- och regionaltåg som kör olika fort kan gå på olika spår.

Under arbetet med järnvägsutredningen har samråd förevarit med bl.a. berörda myndigheter och allmänheten. Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har varit representerade i en extern referensgrupp och i en arbetsgrupp.

Investeringskostnaden för befintligt korridoralternativ beräknas till 6,9 resp. 10,1 mdkr, beroende på om ytspårslösning eller tunnellösning väljs. Kistaalternativet beräknas kosta ca 13,3 mdkr. Den s.k. nettonuvärdeskvoten (vad man får tillbaka för varje investerad krona) blir för befintligt korridoralternativ -0,15 resp. -0,47 medan den för Kistaalternativet blir -0,63.



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

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen. På grund av den korta remisstiden till den 15 december har kontorsyttranden begärts in. En viss förlängning av remisstiden har i efterhand beviljats staden från Banverket.

Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen har inkommit med ett gemensamt remissyttrande i vilket de förespråkar alternativet Kistakorridoren.

Mina synpunkter

Östra Mellansverige inklusive Stockholm har ca 3,6 miljoner invånare och beräknas enligt den gällande regionplanen öka till 4,3 miljoner år 2030. Det är därmed en av norra Europas snabbast växande storstadsregioner. Genom ett välfungerande och attraktivt transportsystem utvecklar regionen en gemensam arbets-, bostads- och utbildningsmarknad som ger människor möjligheter att nyttja hela regionens kvalite-

ter. Det innebär behov av investeringar i den fysiska infrastrukturen för både väg- och järnvägstrafik. Av Vision 2030, stadens långsiktiga och samlade vision för Stockholms utveckling och för en hållbar tillväxt, framgår att Stockholm-Mälarregionen ska ha ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan som gör att människor snabbt och enkelt kan röra sig i hela regionen. En utbyggd Mälarbana är en förutsättning för att kunna nå detta mål. Järnvägsutredningen är också helt i linje med andra pågående processer för ett utökat utbyte i Stockholm Mälarregionen.

Nya och utvecklade spårsystem i redan bebyggd stadsmiljö är komplicerat och ger oundvikligen viss negativ omgivningspåverkan. Det är samtidigt nödvändigt att ibland göra detta för att staden ska utvecklas och inte stagnera. Härtill kommer de olika och angelägna miljövinster som uppstår genom en ökad andel resande med tåg. Med hjälp av samhällsekonomiska beräkningar kan nyttan av en åtgärd vägas mot negativa konsekvenser. Den samhällsekonomiska nyttan av Befintlig korridor-alternativen beräknas till 5,9 resp 5,4 mdkr medan nyttan för Kistaalternativet beräknas till 4,9 mdkr. Investeringskostnaden för Befintlig korridor-alternativen beräknas till 6,9 resp. 10,1 mdkr och för Kistaalternativet till 13,3 mdkr. Den s.k. nettonuvärdes-kvoten (vad man får tillbaka för varje investerad krona) blir för Befintlig korridor-alternativen -0,15 resp. -0,47 medan den för Kistaalternativet blir -0,63. Trots att detta är en av landets hårdast trafikerade järnvägssträckor, och en investering i ökad kapacitet är en av regionens mest angelägna infrastrukturinvesteringar, så visar inget av alternativen på samhällsekonomisk lönsamhet.

Jag anser, i likhet med kontoren, att beräkningarna utifrån nuvärdeskvoten bör kompletteras. T.ex. bör utredningen tydligare ange vilken nytta Kista korridor skulle ge för Ostkustbanan, eftersom den i detta alternativ också får ett kapacitetstillskott. Även vissa centrala aspekter utanför den samhällsekonomiska kalkylen bör redovisas noggrannare, t.ex. tillgängligheten till antal arbetsplatser för de olika korridoralternativen. Enligt Regionplane- och trafikkontoret (RTK) kommer en Mälarbana förlagd i Kista korridor att nå ca 50 procent fler arbetsplatser längs sträckan än Befintlig korridor, och i ett 2030-perspektiv blir skillnaden ännu större. I denna beräkning har förutsatts att regionaltågen längs Kistakorridoren även stannar i Solna.

Kistakorridoren ökar tillgängligheten till Kista för hela regionen. I ett scenario med regionpendeltåg (tåg som trafikerar hela Mälarregionen men som bara stannar vid de största stationerna) blir det möjligt att resa snabbt och direkt från såväl Västerås som Södertälje eller Huddinge till Kista med kanske bara 2 – 4 uppehåll längs vägen. Jag vill därmed även framhålla att vi i ett längre perspektiv kan se att Kista korridor bättre än befintlig korridor omhändertar en framtida potential att bedriva spårtrafik till Arlanda från Kista och övriga orter längs Mälarbanan.

Samtliga ovan nämnda aspekter innebär miljövinster som också bör beaktas och belysas i en samlad analys av samhällsnyttan.

Utredningen beskriver olika förslag till framtida trafikeringsprinciper. Utgångspunkten är dagens indelning med regionaltåg och pendeltåg. Pendeltåg med s.k. ”skip stop” förkastas, och en ny regionaltågsstation i Barkarby förutsätts. I och med att administrativa gränser bryts, och bl.a. trafikhuvudmännen i regionen söker nya samarbetsformer, bör det också leda till nya intressanta trafikkoncept. Jag saknar därför blandformen regionpendeltåg i utredningen, en trafikeringsform som bl.a. förordas i samrådsversionen av RUFS. Regionpendeltåg, med ett mer differentierat stationsuppehållsmönster, möjliggör såväl snabbare pendlingsresor inom länet som att resa

regionalt utan byte, t.ex. Västerås-Älvsjö. Det är av största betydelse att Mälarbanans fortsatta utveckling inte försvårar eller omöjliggör nya och mer flexibla trafikeringskoncept för Stockholm-Mälarregionen.

I det fall Banverket väljer att gå vidare med alternativet befintlig korridor är det angeläget att finna andra kollektivtrafiklösningar för resande från Mälarbanan till arbetsplatsområdena i norra Stockholm. Detta kan ske bl.a. genom en förlängning av tunnelbanan från Akalla till Barkarby eller spårväg mellan Kista och Barkarby.

Båda korridoralternativen medför kraftig påverkan på omgivningen med bl.a. markanspråk längs sträckan. Oavsett vilken sträckning som beslutas är det av yttersta vikt att aktörerna arbetar tillsammans för att åstadkomma lösningar avseende buller, vibrationer och/eller andra störningar samt verkar för miljömässiga och kulturhistoriskt godtagbara alternativ. Boende i Bromsten utsätts idag för betydande järnvägsbuller och vibrationer. Bällstaån, som till viss del går längs Mälarbanan, är av stor betydelse för dagvattenavrinningen, dessutom finns långtgående planer på att bredda ån på vissa avsnitt. Det är med anledning av detta viktigt att Banverket i tidigt skede beaktar markförhållandena i det fall befintlig korridor väljs.

I Bromsten finns två plankorsningar över det befintliga dubbelspåret. I utredningen förutsätts att de ersätts av planskilda förbindelser vid utbyggnad till fyra spår. Jag ser det som nödvändigt att de på sikt tas bort även vid ett bibehållande av dagens dubbelspår.

I alternativet Befintlig korridor går järnvägen till stora delar parallellt med Bällstaån. I Stockholm pågår och planeras för ny bebyggelse i närheten av vattnet, och de nedre delarna av ån i Annedal utvidgas just nu. Även i Bromsten finns planer för en utvidgning av ån. Bällstaån är också mycket viktig för avledande av dagvatten. Markförhållandena runt ån är besvärliga med mycket lera och hydrologiska undersökningar som gjorts på uppdrag av Stockholm Vatten visar att översvämningsrisken är stor – inte bara i de nedre delarna av ån utan även uppströms i höjd med Bromsten/Spånga station. Det är med anledning av detta viktigt att Banverket i tidigt skede beaktar markförhållandena och riskerna för översvämning, samt att samråd sker med VA-huvudmannen kring ledningsdragningar och hydrologi.

Jag kan inte se något omedelbart behov av ett nytt stationsläge vid Solvalla, men det är eftersträvansvärt att inte omöjliggöra en framtida station.

Vid en sammanfattande vägning av de två huvudalternativen finner jag, i likhet med kontoren, att en dragning via Kista har sådana förtjänster i förhållande till befintlig korridor att den bör föras vidare i det fortsatta arbetet.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Remissen från Banverket angående Järnvägsutredning för Mälarbanan, delen Tomteboda-Kallhäll besvaras med vad som anförs i denna promemoria.
2. Kista korridor bör ligga till grund för vidare planering av Mälarbanan, delen Tomteboda-Kallhäll.

Stockholm den 8 januari 2009

ULLA HAMILTON

Bilaga

Utställningshandling: Järnvägsutredningen för Mälarbanan

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Det antecknades till förteckningen att miljöpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Kommunstyrelsen

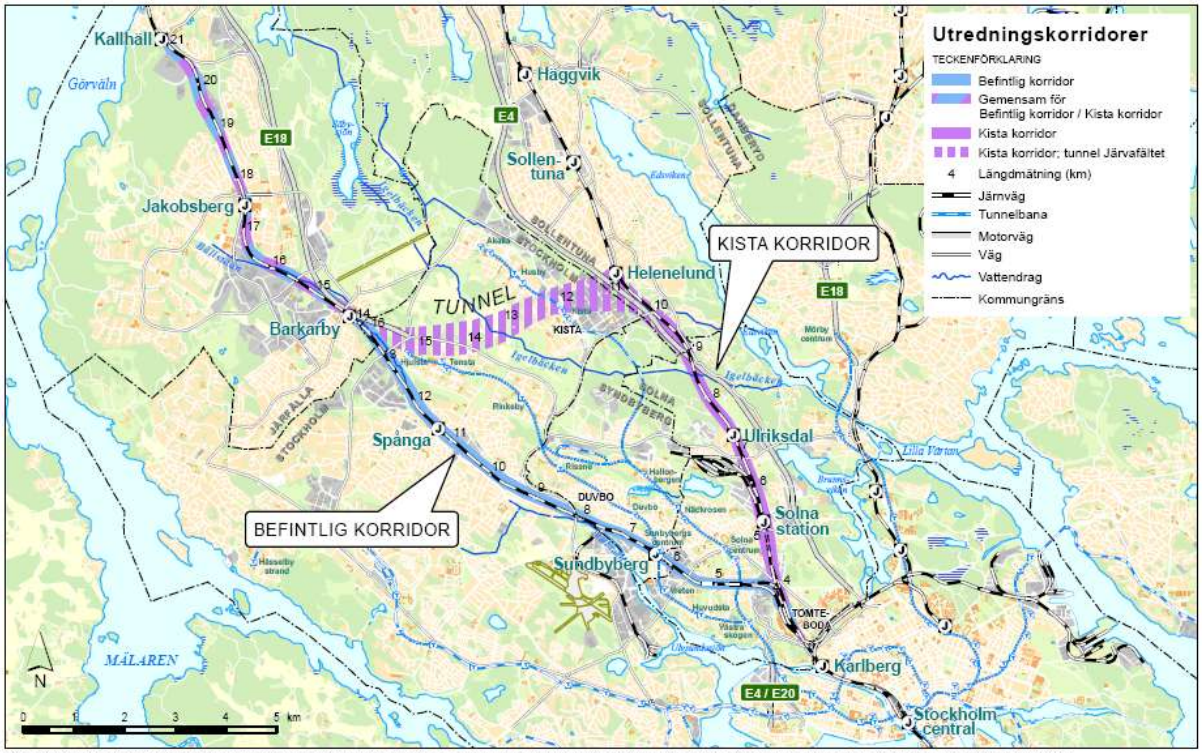
Det antecknades till protokollet att miljöpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

ÄRENDET

Mälarbanan är en viktig del av Mälardalens järnvägsnät och sammanbinder bl.a. Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. Banan trafikeras av fjärr-, gods-, regional- och pendeltåg. Dubbelspåret mellan Tomteboda och Kallhäll är en av landets mest trafikerade sträckor, och där det inte finns utrymme att köra fler tåg. För att möta den ökande efterfrågan utreder Banverket möjligheten att utöka till fyra spår på sträckan Tomteboda-Kallhäll. Jämte ett nollalternativ visar utredningen på möjligheterna att bredda befintlig spårkorridor genom Spånga och Sundbyberg, samt möjligheten att skapa en ny s.k. Kista korridor. Alternativet Kista korridor sträcker sig från Tomteboda längs ostkustbanan via Solna, i tunnel under Kista och Järvafältet, med anslutning till Barkarby och vidare längs Mälarbanan. För bägge korridorerna studeras alternativa utformningar, för befintlig korridor bl.a. ytläge och tunnel genom centrala Sundbyberg.

En utbyggnad av Mälarbanan medger en ökning av antal tåg, förbättrade restider samt mindre störningskänslig trafik. En av förklaringarna är att tågtrafiken då kan separeras, dvs. att pendel- och regionaltåg som kör olika fort kan gå på olika spår.

Under arbetet med järnvägsutredningen har samråd förevarit med bl.a. berörda myndigheter och allmänheten. Trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har varit representerade i en extern referensgrupp och i en arbetsgrupp.



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

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen. Kontoren har inkommit med ett gemensamt kontorsutlåtande.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 16 december 2008 att godkänna kontorets anmälan.

Stadsledningskontorets, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets och miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 19 november 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Övergripande

Östra Mellansverige inklusive Stockholm har ca 3,6 miljoner invånare och beräknas enligt den gällande regionplanen öka till 4,3 miljoner år 2030. Det är därmed en av norra Europas snabbast växande storstadsregioner. Genom ett välfungerande och attraktivt transportsystem utvecklar regionen en gemensam arbets-, bostads- och utbildningsmarknad som ger människor möjligheter att nyttja hela regionens kvaliteter. Det innebär behov av investeringar i den fysiska infra-strukturen för både väg- och järnvägstrafik. Av Vision 2030, stadens långsiktiga och samlade vision för Stockholms utveckling och för en hållbar tillväxt, framgår: Stockholm-Mälarregionen ska ha ett välfungerande transportsystem med minimal klimatpåverkan som gör att människor snabbt och enkelt kan röra sig i hela regionen. En utbyggd Mälarbana är en förutsättning för att kunna nå detta mål. Järnvägsutredningen är också helt i linje med andra pågående processer för ett utökat utbyte i Stockholm Mälarregionen.

Utredningen beskriver olika förslag till framtida trafikeringsprinciper. Utgångs-punkten är dagens indelning med regionaltåg och pendeltåg. Pendeltåg med s.k. ”skip stop” förkastas, och en ny regionaltågsstation i Barkarby förutsätts. I och med att administrativa gränser bryts, och bl.a. trafikhuvudmännen i regionen söker nya samarbetsformer, bör det också leda till nya intressanta trafikkoncept. Kontoren saknar därför blandformen regionpendeltåg i utredningen, en trafikeringsform som bl.a. förordas i samrådsversionen av RUFS. Regionpendeltåg, med ett mer differentierat stationsuppehållsmönster, möjliggör såväl snabbare pendlingsresor inom länet som att resa regionalt utan byte, t.ex. Västerås-Älvsjö. Det är av största betydelse att Mälarbanans fortsatta utveckling inte försvårar eller omöjliggör nya och mer flexibla trafikeringskoncept för Stockholm-Mälarregionen.

Val av korridor

I järnvägsutredningen görs en noggrann jämförelse av två principiella huvud-alternativ för det tredje och fjärde spåret. Den ena sträckningen Befintlig korridor följer dagens dubbelspår via Sundbyberg medan Kista korridor på sträckan mellan Barkarby och Tomteboda förläggs via Kista och Solna station, i tunnel under Järvafältet och Kista, för att ansluta Ostkustbanan mellan Helenelund och Ulriksdal. För Befintlig korridor analyseras två underalternativ, ytläge genom Sundbyberg resp. tunnel genom Sundbyberg.

Banverkets trafikupplägg innebär för båda huvudalternativen att pendeltågen skall ligga kvar som idag, dvs. via Sundbyberg. Det blir således regionaltågen, fyra per timme enligt Banverkets upplägg, som kommer att gå via Kista om Kista korridor väljs för genomförande. Om befintlig korridor väljs för genomförande kommer regionaltågen att gå via Sundbyberg på de nya tredje och fjärde spåren. För Kista är det givetvis till fördel att ha direktaccess med regionaltåg från bl.a. Västerås.

Nya och utvecklade spårsystem i redan bebyggd stadsmiljö är komplicerat och ger oundvikligen viss negativ omgivningspåverkan. Det är samtidigt nödvändigt att ibland göra detta för att staden ska utvecklas och inte stagnera. Härtill kommer de olika och angelägna miljövinster som uppstår genom en ökad andel resande med tåg. Med hjälp av samhällsekonomiska beräkningar kan nyttan av en åtgärd vägas mot negativa konsekvenser. Den samhällsekonomiska nyttan av Befintlig korridor-alternativen beräknas till 5,9 resp 5,4 mdkr medan nyttan för Kistaalternativet beräknas till 4,9 mdkr. Investeringskostnaden för Befintlig korri-

dor-alternativen beräknas till 6,9 resp. 10,1 mdkr och för Kistaalternativet till 13,3 mdkr. Den s.k. nettonuvärdes-kvoten (vad man får tillbaka för varje investerad krona) blir för Befintlig korridor-alternativen -0,15 resp. -0,47 medan den för Kistaalternativet blir -0,63. Trots att detta är en av landets hårdast trafikerade järnvägssträckor, och en investering i ökad kapacitet är en av regionens mest angelägna infrastrukturinvesteringar, så visar inget av alternativen på samhällsekonomisk lönsamhet.

Kontoren menar att jämförelsen mellan alternativen har brister. En utbyggnad av Kista korridor innebär att också Ostkustbanan förstärks med ytterligare två spår, från dagens fyra till totalt sex spår. Det betyder att Mälarbanan, om den förläggs i Kista korridor, innebär en kapacitetsförstärkning även för Ostkustbanan, en nytta som i en jämförelse mellan korridoralternativen i rättvis omfattning bör tillgodoräknas Kista korridor. Värdet av detta kapacitetstillskott är svårt att exakt beräkna, men bör ändå värderas på något sätt i utredningen.

Utredningen beskriver också förtjänstfullt effekter som inte ingår i underlaget för de samhällsekonomiska beräkningarna, t.ex. vilka fysiska ingrepp som behövs och dess konsekvenser. Kontoren saknar dock en tydligare analys kring de olika alternativens resultat för tillgänglighet till arbetsplatser i länet. Enligt Regionplane- och trafikkontoret (RTK) kommer en Mälarbana förlagd i Kista korridor att nå ca 50 procent fler arbetsplatser längs sträckan än Befintlig korridor, och i ett 2030- perspektiv blir skillnaden ännu större. I denna beräkning har förutsatts att regionaltågen längs Kistakorridoren även stannar i Solna.

Kistakorridoren ökar tillgängligheten till Kista för hela regionen. I ett scenario med regionpendeltåg (tåg som trafikerar hela Mälarregionen men som bara stannar vid de största stationerna) blir det möjligt att resa snabbt och direkt från såväl Västerås som Södertälje eller Huddinge till Kista med kanske bara 2 – 4 uppehåll längs vägen. I det längre perspektivet kan man också se att Kista korridor bättre än befintlig korridor omhändertar en framtida potential att bedriva spårtrafik till Arlanda från Kista och övriga orter längs Mälarbanan.

Båda huvudalternativen medför en påverkan på omgivningen. Befintlig korridor innebär flera omfattande intrång längs hela sträckan, och trafikeringssvårigheter för Mälarbanan under byggtiden. Kistaalternativet innebär omfattande intrång i Solna och medför under byggtiden omfattande konsekvenser för Ostkustbanan och väg E 4 (vid Silverdal) under byggtiden.

Det blir mycket små skillnader mellan korridorerna vad gäller restider, punktlighet och stabilitet i tågtrafiken. För båda alternativen blir också säkerhetskraven för resenärer och tredje man uppfyllda med de åtgärder som redovisas i utredningen.

Båda huvudalternativen ger en viss påverkan på befintliga naturmiljöer. Vad gäller kulturmiljöer drabbas främst Sundbybergs centrum om Befintlig korridor förs vidare för utbyggnad. Båda korridorerna ger en viss minskning av luftföroreningar i och med att de ger ett skifte från bilresande till tågresande.

Den ökade tågtrafik som projektet förutsätter leder till ökat buller och mer markvibrationer. Mest påverkas Befintlig korridor, som i stor omfattning omges av bostadsområden och stadsbebyggelse. Här ger själva utbyggnaden dock möjligheter att begränsa nuvarande omgivningspåverkan utmed befintliga spår, åtgärder som kanske inte annars varit aktuella.

I det fall Befintlig korridor förs vidare till järnvägsplanen som enda huvudalternativ anser kontoren att förbindelserna mellan Mälarbanan (Barkarby) och Kista ändå måste lösas, så att det finns en rimlig möjlighet att åka kollektivt till norra Stockholm. Detta kan ske genom en förlängd tunnelbaneförbindelse mellan Akalla och Barkarby eller en spårväg mellan Kista och Barkarby. Dessa alternativ har tidigare utretts av berörda kommuner i samarbete med regionplane- och trafikkontoret.

Vid en sammanfattande vägning av de två huvudalternativen finner kontoren att en dragning via Kista har sådana förtjänster i förhållande till befintlig korridor att den bör föras vidare i det fortsatta arbetet.

Spånga centrum vid val av Befintlig korridor

Spånga är utpekat som ett stadsutvecklingsområde i samrådsversionen av Stockholms nya översiktsplan. Det goda kollektivtrafikläget, som bedöms bli ännu bättre med utbyggna-

den av Citybanan och Mälarbanan, är ett viktigt skäl för ambitionen med Spånga. I Bromstens industriområde har programsamråd redan hållits för en ny blandad stadsbebyggelse med mer än 1000 nya lägenheter. Även vid Spånga station planeras för 200-300 nya lägenheter. Station Spånga rustades upp för några år sedan, men lämnar fortfarande en del att önska för att upplevas som en modern och attraktiv bytespunkt. Stationsläget är inte heller optimalt i förhållande till bebyggelsens tyngdpunkt. Kontoren föreslår att Banverkets vidare utredning av Mälarbanan även inbegriper ett justerat stationsläge för Spånga station. Ett stationsläge längre söderut, med en ny koppling till Spångaviadukten, skulle öka tillgängligheten till stationen för omkringboende. Spångaviadukten är överdimensionerad för den trafik som är på platsen, vilket gör det möjligt att inrätta nya busshållplatser. Passagerare får kortare gångväg och bussarna blir snabbare när de inte behöver angöra terminalen. Ett minskat behov av bussterminalens utbredning gör det också lättare att ta mark i anspråk i det fall Mälarbanans dragning kommer att ske i Befintlig korridor.

Passagen genom Bromsten vid val av Befintlig korridor

I Bromsten utsätts idag de boende för betydande störningar från järnvägsbuller och vibrationer. Den bullerskyddsskärm som byggdes för tio år sedan har inneburit vissa förbättringar, men trots skärmen är ljudnivåerna oacceptabelt höga vid många bostäder. Dessutom finns i området stora problem med vibrationer på grund av järnvägstrafiken. Om dessa problem beaktas vid ett val av befintlig korridor finns goda förutsättningar att spårutbyggnaden innebär en förbättring totalt sett för området, trots ökad trafik.

I Bromsten finns två plankorsningar över det befintliga dubbelspåret. I utredningen förutsätts att de ersätts av planskilda förbindelser vid utbyggnad till fyra spår. Kontoren ser det som nödvändigt att de på sikt tas bort även vid ett bibehållande av dagens dubbelspår.

Bällstaån vid val av Befintlig korridor

I alternativet Befintlig korridor går järnvägen till stora delar parallellt med Bällstaån. I Stockholm pågår och planeras för ny bebyggelse i närheten av vattnet, och de nedre delarna av ån i Annedal utvidgas just nu. Även i Bromsten finns planer för en utvidgning av ån. Bällstaån är också mycket viktig för avledande av dagvatten. Markförhållandena runt ån är besvärliga med mycket lera och hydrologiska undersökningar som gjorts på uppdrag av Stockholm Vatten visar att översvämningsrisken är stor – inte bara i de nedre delarna av ån utan även uppströms i höjd med Bromsten/Spånga station. Det är med anledning av detta viktigt att Banverket i tidigt skede beaktar markförhållandena och riskerna för översvämning, samt att samråd sker med VA-huvudmannen kring ledningsdragningar och hydrologi.

Eventuell ny pendeltågsstation vid Solvalla

I järnvägsutredningen redovisas de tekniska möjligheterna att anlägga en ny pendeltågsstation vid Solvalla. Den skulle fungera som en bytespunkt till tvärbanans Kistagren och fånga upp lokalt boende och arbetsresenärer från nya kontors- och bostadsutbyggnader i området. I SL:s pågående förstudie för tvärbanans Kistagren beräknas antalet färdmedelsbytare vid en ev. pendeltågsstation vid Solvalla och deras färdriktningar.

Mot nya pendeltågsstationer talar allmänt det faktum att alla resenärer som inte nyttjar stationen får ca 3 minuters förlängd restid.

Kontoren avstår i dagsläget från att ta ställning för eller emot en ny pendeltågsstation vid Solvalla, eftersom omfattningen av framtida exploateringar i området är oklara, och bristande kunskap råder om en ny stations betydelse som bytespunkt. Kontoren anser dock att all planering av järnvägar, spårvägar, vägar och bebyggelse i området, tills annat beslutas, inte skall bedrivas så att anläggandet av en framtida pendeltågsstation förhindras eller försvåras.