

Mälarbanan Tomtebodav - Kallhäll

Remiss från Banverket

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på Banverkets remiss av förslagshandling för Mälarbanan, sträckan Tomtebodav - Kallhäll överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Leif Rönngren anför följande.

Bakgrund

Banverket påbörjade under 2004 en förstudie för kapacitetshöjande åtgärder på Mälarbanan. Banverket har nu skickat på remiss en förslagshandling på Mälarbanan, sträckan Tomtebodav - Kallhäll. För att tillgodose trafikefterfrågan föreslås en utbyggnad till fyra spår. 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. Delen närmast Stockholm trafikeras av fjärrtåg, regionaltåg och pendeltåg. Resandeutvecklingen har varit mycket positiv i stråket de senaste tio åren.

Efterfrågan på tågresor är stor framförallt under högtrafik, morgon och kväll. Detta leder till att det ofta är trångt på tågen och det händer att resenärer ibland inte kommer med tågen. Det går inte att köra fler tåg på grund av utrymmesbrist på spåren.

Utbyggnaden av Mälarbanan skall bidra till att följande ändamål uppfylls:

- Främja den regionala utvecklingen i Mälarbanestråket.
- Förbättra tillgängligheten till kärnområden och viktiga knutpunkter i Mälarbanestråket.
- Transportsystemet i Mälarbanestråket görs mer tillgängligt.
- Minska transportsystemets miljöbelastning i stråket.
- Bidra till ett säkrare transportsystem i Mälarbanestråket.

Den aktuella sträckan som Mälarbanan består av är i stort behov av upprustning. Den går igenom naturlandskap och bostadsområden och långa sträckor saknar bullerplank.

Mälardalen är en av landets mest expansiva regioner och tillhör de områden som har störst prognostiserad befolkningstillväxt.

Trafiken har ökat stadigt och under högtrafik går pendeltågen var 15 min. Den höga belastningen från både regionaltåg och lokaltåg gör att trafiken lätt utsätts för störningar. Det resenärerna främst är missnöjda med är tidshållning, rengörning, förseningsinformation och trängseln på tågen. Viktigt är också att ta hänsyn till utbyggnaden av Citybanan som skall ge kapacitetsökningar genom det centrala snittet i Stockholm.

Utredningsalternativ

Befintlig korridor-Ytläge

Two nya spår anläggs längs Mälarbanan i befintlig sträckning. Några kurvor rätas ut.

Befintlig korridor- Nedsänkt läge

Enligt alternativet ovan men med nedsänkning av spåren genom Huvudsta, Spånga och Jakobsberg. Genom Sundbyberg ligger spåren i tunnel eller nedsänkta.

Befintlig korridor-Pendeltågstunnel.

Two nya spår byggs i tunnel mellan station Odenplan och Spånga. Norr om Spånga enligt Befintlig korridor-Ytläge.

Kistakorridor-Kista centralt.

Mälarbanan dras via Ostkustbanan till Silverdal och i tunnel via ny station i Kista och till Barkarby. Norr om Barkarby enligt befintlig korridor.

Kistakorridor-Kista Helenelund

Enligt Kista korridor – men med en något östligare dragning med station i Helenelund.

Jämförelsealternativet.

Ingen ny järnväg byggs utan det befintliga systemet behålls.

Remisser

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, marknämnden och stadsbyggnadsnämnden.

Stadsledningskontoret anser i likhet med de övriga remissinstanserna att förslagshandlingen är en bra grund att arbeta vidare på i den kommande järnvägsutredningen. Stadsledningskontoret förordar att båda korridorerna utreds vidare. Kista-alternativen samt Befintlig korridor Nedsänkt och Befintlig korridor Pendeltågstunnel. En station vid Solvalla är intressant att utreda vidare då området planeras att bebyggas med arbetsplatser och bostäder.

Trafiknämnden beslutade att banverket ska gå vidare och studera båda de två järnvägs-korridorer som har analyserats samt att närmare studera möjligheterna att anordna en pendelstation vid Solvalla.

Marknämnden beslutade att banverket ska gå vidare och studera båda de två järnvägs-korridorer som har analyserats samt att närmare studera möjligheterna att anordna en pendelstation vid Solvalla.

Stadsbyggnadsnämnden ansåg att en kapacitetsökning på Mälarbanan är ytterst angelägen och att så snart som möjligt lägga fast banans sträckning för att kunna anpassa bebyggelsen därefter. Förstudien räcker dock inte för att förorda något av alternativen utan följande järnvägsutredning bör förslagen Befintlig korridor-Nedsänkt läge respektive Befintlig korridor- Pendeltågstunnel studeras parallellt med Kista-alternativen.

Mina synpunkter

Stockholm och regionen kring Stockholm växer och utvecklas. Nya bostadsområden och arbetsplatser byggs och planeras. I Stockholms stad bygger vi denna mandatperiod 20 000 bostäder, vi utvecklar och bygger ut kollektivtrafiken och stora satsningar görs för en bättre infrastruktur. Nyligen invigdes Årstabron och planeringen för Citybanan fortskrider. Kapacitetshöjande åtgärder görs även i spårområdet vid Tegelbacken för att underlätta för tågtrafiken söderifrån. Givetvis måste denna utveckling följas upp av satsningar i övriga regionen. Mälardalen är en av landets mest expansiva områden och tillhör den del av Sverige som har störst prognostiserad befolkningstillväxt. För att möta denna utveckling och slå vakt om hållbara transportmönster måste kapaciteten på Mälarbanan öka. Allt fler inser att arbetspendling är möjlig och fler och fler av regionens invånare väljer att bosätta sig och arbeta på skilda orter. En utökad spårtrafik kan möjliggöra pendling till rimliga kostnader. Ett förbättrat transportsystem möjliggör en mer rörlig arbetsmarknad vilket i sin tur främjar näringslivets utveckling.

De fem övergripande målen för utbyggnaden av Mälarbanan

- främja den regionala utvecklingen i Mälarstråket
- förbättra tillgängligheten i kärnområden och viktiga knutpunkter
- transportsystemet i Mälarbanestråket görs mer tillgängligt
- minska transportsystemets miljöbelastning på stråket
- bidra till ett säkrare transportsystem i Mälarbanestråket.

Dessa stämmer väl överens med Stockholms stads syn på hur vi vill att vår stad och vårt närområde ska utvecklas. Vi ska bli norra Europas mest spännande region. Vi vill utveckla storstaden, skapa en väl fungerande samhällsservice, ett dynamiskt näringsliv och behålla och utveckla vår fantastiska natur och miljö.

Genom en utökning av Mälarbanans kapacitet skapar vi förutsättningar för människor i Mälarregionen att finna goda livsmiljöer, en större arbetsmarknad, en förbättrad miljö och bättre samhällsservice. Viktiga faktorer för människors resande är tidsaspekten, tillitligheten och tillgängligheten. Alla dessa faktorer kommer att förbättras med en utbyggnad av Mälarbanan.

För Stockholms stads del går sträckningen av banan i ett område där det finns planer på framtida stadsutveckling. En förstärkning av tågtrafiken skapar goda förutsättningar för dessa stadsutvecklingsområden. Även i våra grannkommuner finns planer på bostads- och arbetsplatsprojekt som alla kommer att få fördelar av en utbyggd Mälarbana.

I detta skede av processen vill vi att båda korridorerna som finns beskrivna i förstudien utreds vidare. Vi anser också att det är intressant med en ny pendeltågsstation vid Solvalla med tanke på stadsutvecklingsområdet "vision Ulvsunda" samt den föreslagna dragningen av en spårväg mot Kista. Det som möjligtvis saknas i förstudien är en beskrivning av de samhällsekonomiska konsekvenser som en utbyggd Mälarbana kan ge för de städer som finns längs banan. En anledning till att välja ett av de mer kostsamma alternativen är att spårområden och närliggande områden är möjliga att exploatera. Dessa möjliga intäkter som arbetsplatser och bostäder ger måste belysas i den kommande järnvägsutredningen för att ge tydliga och bra underlag för berörda kommuner att fatta beslut på. Det är en viktig förutsättning för Stockholms stad att kunna utnyttja den förbättrade kapaciteten och miljön som en utbyggd Mälarbana kan ge, för framtida exploatering i vårt område.

Jag föreslår med hänvisning till vad som ovan anförts att kommunstyrelsen beslutar följande

1. Som svar på Banverkets remiss av förslagshandling för Mälarbanan, sträckan Tomtebodavägen - Kallhäll överlämnas och återopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 15 september 2005

LEIF RÖNNGREN

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) och *Lotta Edholm* (fp) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut
2. alternativet befintlig korridor – ytläge inte utreds vidare
3. därutöver anför följande

Det är mycket angeläget med förbättringar på Mälarbanan. Regionen är en av landets mest expansiva och Mälarbanestråket tillhör de områden som har störst förväntad tillväxt. En utveckling av regional- och pendeltågstrafiken är en förutsättning för denna tillväxt. Utifrån den förstudie som Banverket genomfört känns dock en breddning av befintlig korridor i ytläge från dagens 16-20 meter till 26-30 meter oacceptabel.

ÄRENDET

Banverket påbörjade under 2004 en förstudie för kapacitetshöjande åtgärder på Mälarbanan. Banverket har nu skickat på remiss en förslagshandling på Mälarbanan, sträckan Tomtebodav – Kallhäll. För att tillgodose trafikefterfrågan föreslås en utbyggnad till fyra spår. 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.

Efterfrågan på tågresor är stor framförallt under högtrafik, morgon och kväll. Detta leder till att det ofta är trångt på tågen och det händer att resenärer ibland inte kommer med tågen. Det går inte att köra fler tåg på grund av utrymmesbrist på spåren.

Utbyggnaden av Mälarbanan skall bidra till att följande ändamål uppfylls:

- Främja den regionala utvecklingen i Mälarbanelstråket.
- Förbättra tillgängligheten till kärnområden och viktiga knutpunkter i Mälarbanelstråket.
- Transportsystemet i Mälarbanelstråket görs mer tillgängligt.
- Minska transportsystemets miljöbelastning i stråket.
- Bidra till ett säkrare transportsystem i Mälarbanelstråket.

Den aktuella sträckan som Mälarbanan består av är i stort behov av upprustning. Den går igenom landskapet bostadsområden och långa sträckor saknar bullerplank.

Mälardalen är en av landets mest expansiva regioner och stråket tillhör de områden som har störst prognostiserad befolkningstillväxt.

Trafiken har ökat stadigt och under högtrafik går pendeltågen var 15 min. Den höga belastningen från både regionaltåg och lokaltåg gör att trafiken lätt utsätts för störningar. Det resenärerna främst är missnöjda med är tidshållning, rengörning, förseningsinformation och trängseln på tågen. Viktigt är också att ta hänsyn till utbyggnaden av Citybanan som skall ge kapacitetsökningar genom det centrala snittet i Stockholm.

Utreddningsalternativ

Befintlig korridor-Ytläge

Två nya spår anläggs längs Mälarbanan i befintlig sträckning. Några kurvor rättas ut.

Befintlig korridor- Nedsänkt läge

Enligt alternativ ovan men med nedsänkning av spåren genom Huvudsta, Spånga och Jakobsberg. Genom Sundbyberg ligger spåren i tunnel eller nedsänkta.

Befintlig korridor-Pendeltågstunnel.

Två nya spår byggs i tunnel mellan station Odenplan och Spånga. Norr om Spånga enligt Befintlig korridor-Ytläge.

Kistakorridor-Kista centralt.

Mälarbanan dras via Ostkustbanan till Silverdal och i tunnel via ny station i Kista och till Barkarby. Norr om Barkarby enligt befintlig korridor

Kistakorridor-Kista Helenelund

Enligt Kista korridor – men med en något östligare dragning med station i Helenelund.

Jämförelsealternativet.

Ingen ny järnvägs byggs utan det befintliga systemet behålls.

REMISSER

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, marknämnden och stadsbyggnadsnämnden.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat 5 september 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser i likhet med de övriga remissinstanserna att den utredning som gjorts i förslagshandlingen är en bra grund att arbeta vidare på i den kommande järnvägsutredningen. Arbetet har också skett i nära samarbete med berörda kommuner, och man har haft möjlighet att framföra sina synpunkter under arbetets gång.

Den nya *järnvägs*korridoren *via Kista* är intressant att utreda vidare eftersom den skapar ytterligare en ny spårförbindelse till Kista och omkringliggande områden. Vilket av de presenterade alternativen, Kista Centralt, eller Kista Helenelund som är att föredra får den fortsatta järnvägsutredningen klargöra. Eftersom dessa alternativ korsar Järvafältet och den mycket känsliga Igelbäcken bör spåren förläggas i tunnel.

Det är dock för tidigt i utredningsarbetet att avfärda en sträckning i befintligt läge.

Alternativet *Befintlig korridor-Ytläge* ger betydande miljöstörningar både under byggtiden och när banan är i drift. Detta kommer också att påverka stadsbilden och möjligheterna att bygga i anslutning till banan, som berör stadsutvecklingsområden både i Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda och Bromsten-Spånga-Lunda.

Stadsledningskontoret förordar därför att man utreder vidare de båda Kistaalternativen samt Befintlig Korridor-Nedsänkt och Befintlig Korridor-Pendeltågstunnel

En station vid Solvalla är intressant att utreda vidare då området planeras att bebyggas med ett stort antal bostäder och arbetsplatser. Mest aktuellt är 1400 bostäder i kv. Annedal (fd. Baltic). Tvärspårvägen från Alvik planeras också passera järnvägen här.

Det är viktigt att bytesförhållandena för trafikanterna på de nya stationerna blir smidiga och i största utsträckning kan ske i samma plan.

Banverket vill i remissen veta om ett stationsläge för regiontågen i Barkarby eller Jakobsberg förordas. Den frågan bör ingå i den fortsatta järnvägsutredningen och beror på vilket alternativ man väljer.

Finansieringen av utbyggnaden av Mälärbanan hanteras i Banverkets Framtidsplan för Järnvägen tillsammans med Citybanan. De medel som finns avsatta behövs sannolikt för Citybanan som påbörjas 2005/2006. Detta innebär att Mälärbanan saknar finansiering. Parallellt med järnvägsutredningen bör därför finansieringsfrågan diskuteras för att inte försena en byggstart.

Trafiknämnden beslutade den 29 augusti 2005 att överlämna och åberopa trafikkontorets förslag till yttrande över remissen.

Reservation anfördes av *Sten Nordin m.fl.* (m) och *Madeleine Sjöstedt m.fl.* (fp) enligt följande.

Trafiknämnden beslutar

- att alternativet befintlig korridor - ytläge inte utreds vidare
- samt
- att därutöver anförä följande

Det är mycket angeläget med förbättringar på Mälärbanan. Regionen är en av landets mest expansiva och Mälärbanestråket tillhör de områden som har störst förväntad tillväxt. En utveckling

av regional- och pendeltågstrafiken är en förutsättning för denna tillväxt. Utifrån den förstudie som Banverket har genomfört känns dock en breddning av befintlig korridor i ytläge från dagens 16-20 meter till 26-30 meter oacceptabel.

Marknämnden beslutade den 1 september 2005 att överlämna och åberopa markkontorets förslag till yttrande över remissen.

Reservation anfördes av *Sten Nordin m fl.* (m) och *Ulf Fridébäck m fl.* (fp) enligt följande.

Marknämnden beslutar

- att alternativ befintlig korridor – ytläge inte utreds vidare
- samt
- att därutöver anföras följande.

Det är mycket angeläget med förbättringar på Mälارbanan. Regionen är en av landets mest expansiva och Mälарbanestråket tillhör de områden som har störst förväntad tillväxt. En utveckling av regional- och pendeltågstrafiken är en förutsättning för denna tillväxt. Utifrån den förstudie som Banverket har genomfört känns dock en breddning av befintlig korridor i ytläge från dagens 16-20 meter till 26-30 meter oacceptabel.

Trafik- och markkontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 juli 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren anser att den nu färdigställda förslagshandlingen i förstudien om kapacitetsutbyggnad av Mälарbanan på sträckan Tomtebodа – Kallhåll 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 analyserar 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?

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?

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 regionaltågsstation placeras, i Barkarby eller Jakobsberg?

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

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

Svar: Staden är berett att medverka i det fortsatta arbetet med de resurser som finns tillgängliga i berörda förvaltningar.

Kontoren föreslår att trafikinämnden och marknämnden som svar på remissen överlämnar och återopar detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 18 augusti 2005 att som svar på remissen överlämna och återopar kontorets yttrande på remissen.

Särskilt uttalande gjordes av *Py Börjesson* (s), *Rolf Lindell* (s), *Jan Qvarsell* (s), *Katrin Nyström* (s), *Torsten Sandgren* (v), *Ewa Törngren* (v) och *Cecilia Obermüller* (mp) enligt följande.

Nämnden instämmer i att ett alternativ med ny sträckning för regional- och fjärrtåg för Västerås-banan bör gå via Kista. Huvudargumenten för denna lösning finns redovisat i tjänsteutlåtandet.

Ytterligare ett argument som talar för att Kistaalternativet bör väljas är att enkla och snabba byten mellan tåg och buss möjliggörs. De bör där så är plantekniskt möjligt ske över samma perrong. Vi anser att en kraftig standardhöjning av bytesbetingelser mellan pendeltåg och bussar är nödvändig för att öka kollektivandelen av Storstockholmarnas resor i framtiden.

Ännu en fördel med Kistaalternativet är att vi får ett nytt spårpar mellan det stora arbetsplatsområdet Kista och Jakobsberg som i framtiden ska utnyttjas till att knyta ihop den planerade spårvägslinjen, Barkarby-Jakobsberg med snabbspårvägen i Kista-Akallaområdet.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 augusti 2005 har i huvudsak följande lydelse.

Bland Stockholmsregionens utmaningar hör att det geografiska läget långt från de stora europeiska marknaderna i kombination med en jämförelsevis liten regional hemmamarknad måste kompenseras av särskilt stora satsningar på trafikinfrastruktur, både till och från regionen och inom regionen. En förstoring av regionen genom bättre kommunikationer är nödvändig för dess internationella konkurrenskraft. Försvagas denna drabbas hela Sverige.

En hög andel kollektivresande är en förutsättning för att Stockholm, länet och Mälardalen skall kunna utvecklas på ett hållbart sätt. De trafikanalyser som gjorts av stadsbyggnadskontoret i anslutning till projektet Stockholm 2030 pekar emellertid på att kollektivtrafiken riskerar att på 30 års sikt förlora ca 5 procentandelar av dagens marknad även med en satsning på spårtrafik enligt RUFs - en satsning som är långt större än vad som nu föreslås tilldelas medel för i Banverkets Framtidsplan för järnvägen. Orsaken till att en minskad marknadsandel hotar ligger framför allt i att den förutsatta ekonomiska utvecklingen beräknas ge ett fortsatt ökat bilinnehav och en högre tidsvärdering, två faktorer som medför ökat bilresande på kollektivtrafikens bekostnad. Vid en mer blygsam utbyggnad än enligt RUFs kommer ännu större marknadsandelar att förloras, en utveckling som absolut måste motverkas.

Enligt stadsbyggnadskontorets uppfattning är efter Citybanan nästa stora uppgift på järnvägs-sidan att nyttja Citybanans ökning av kapaciteten till att förstora regionen genom att främst bygga ut Mälärbanan med två nya spår, totalt fyra spår, mellan Tomtebodavägen och Kallhäll, att bredda Svealandsbanan till två spår samt att bygga höghastighetsbanan Ostlänken från Järna till Nyköping/Skavsta, Norrköping och Linköping. Kontoret ser därför mycket positivt på Banverkets arbete med Mälärbanan och förutsätter att det drivs vidare i högt tempo. Det är viktigt att så snart som möjligt lägga fast banans sträckning för att kunna anpassa utvecklingen av bebyggelsen därefter. Omvänt gäller att de kommunala önskemålen om en lämplig bebyggelseutveckling måste väga tungt när det gäller val av korridor och höjdläge för banan. Ju förr ett förslag som det råder enighet kan tas fram desto större blir möjligheterna att hitta en finansiering som medger att utbyggnaderna också förverkligas inom en rimlig framtid.

Ett problem i sammanhanget är att det finns ett stort antal spårprojekt i norra delen av regionen, därtill i flera fall med alternativa dragningar, som vart för sig har utretts på olika planeringsnivåer under senare år. Det gäller, förutom Mälärbanan, Tvärspårvägens fortsättning till Solna-

Universitetet- ev Ropsten och till Kista-Sollentuna med fortsättning mot nordostsektorn, ny spår-förbindelse mellan Kista och Barkarby samt en pendeltågsgren från Solna mot nordost. Kontoret har uppmanat Landstingets Regionplane- och Trafikkontor att ta initiativ till en ny spårutredning för regionen norr om Innerstaden som grund för val av vilka spårssystem här som regionen bör sträva efter på sikt. Kontoret förutsätter att RTK kan bedriva sitt utredningsarbete parallellt med Banverkets fortsatta arbete med Järnvägsutredningen.

Kontoret instämmer med Banverket att det krävs stora fysiska utbyggnader, två nya spår, för att öka kapaciteten på Mälarbanan i tillräcklig omfattning. Enbart åtgärder att minska transport-behovet eller effektivisera nuvarande bana räcker inte. Alternativet Befintlig korridor – Ytläge, som bl a innebär att spårområdet breddas från dagens 16-20 meter till 26-30 meter, är dock svårt att acceptera. Skälen är både dess omfattande påverkan på stadsbilden och stadsbyggandet och dess miljöstörningar, såväl under byggnadstiden, då också den befintliga järnvägstrafiken tidvis riskerar att bli svårt störd, som under drifttiden. Redan dagens bana är ett stort problem vad gäller barriäreffekter och bullerstörningar. Kontoret avstyrker att detta alternativ utreds vidare.

Vad gäller övriga alternativ finner kontoret, liksom Banverket, det mindre oroande att de inte, enligt traditionella beräkningsmetoder, uppvisar samhällsekonomisk lönsamhet. Stora infrastrukturprojekt av det aktuella slaget har många viktiga effekter som inte fångas in av sådana beräkningar. Några sådana är positiva effekter på stadsmiljön, intäkter från tillkommande exploatering, ökad tillgänglighet till nya målpunkter, trafikpåverkan på tågtrafiken och omgivningen under byggtiden, minskade förseningar och mindre buller.

Kontoret finner de alternativ som berör Kista särskilt intressanta och anser att de ytterligare skulle kunna bidra till att utveckla detta stora arbetsområde och starkt expansiva del av staden och regionen. Det skulle tillskapas en ny tvärförbindelse mellan Kista och Jakobsberg och Kista skulle kunna bli en ny och mycket intressant bytespunkt mellan olika banor. Ett triangelspår skulle i framtiden kunna byggas mot Ostkustbanan norrut vilket ytterligare förbättrar tillgängligheten till Kista. Nyttan av Kista korridor är sannolikt underskattad eftersom prognosmodellen inte omfördelar resenärerna till Kista fullt ut. Genom att tillgängligheten till Kista förbättras mer på grund av att det tidigare inte funnits någon tågförbindelse ger troligen Kista korridor större effekter på sysselsättningen än en utbyggnad i Befintlig korridor.

En förutsättning för Kista-alternativen är att de helt förläggs i bergtunnel under Järvafältet, som är ett av stadens mest värdefulla större grönområden och för närvarande föremål för ett arbete från stadsbyggnadskontorets sida att utveckla områdets naturmässiga och rekreativa kvaliteter som "Igelbäckens kulturresevat". En bergtunnel synes fullt möjlig enligt Banverkets preliminära studier. Huruvida stationen skall ligga under Kista centrum eller vid Helenelund får studeras vidare i det kommande arbetet.

Även alternativen Befintlig korridor- Nedsänkt läge respektive Befintlig korridor – Pendeltågstunnel finner kontoret vara intressanta. De ger bl a möjligheter att däcka över och bebygga det nuvarande järnvägsområdet i Sundbyberg, vilket kraftigt skulle öka effektiviteten och attraktiviteten i den nya stadsbygd som både Sundbyberg och Stockholm har ambitioner att långsiktigt utveckla i området. För Stockholms del är Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda utpekad som ett stort stadsutvecklingsområde i Översiktsplan 1999 och initiativ till ett övergripande planeringsarbete för detta område, "Ulvsundavisionen", har tagits av staden i samarbete med grannkommunerna Solna och Sundbyberg. Även stadens utvecklingsområde Bromsten-Spånga-Lunda skulle gynnas om järnvägen läggs i tunnel eller sänks genom Bromsten/Spånga. En sänkning gör det lättare att dämpa buller och vibrationer och minskar järnvägens dominans i landskapet. Samtliga utbyggnadsalternativ ger möjligheter till fler pendeltågstopp i Spånga, vilket också gynnar utvecklingsområdet.

Förstudien räcker inte för att kontoret nu skall kunna förorda något av de redovisade alternativen, utan i den följande järnvägsutredningen bör alternativen Befintlig korridor- Nedsänkt läge respektive Befintlig korridor – Pendeltågstunnel studeras vidare parallellt med Kista-alternativen.

Vilket alternativ som än väljs så finns möjligheten att bygga en ny pendeltågstation vid Solvala. Kontoret finner en sådan station synnerligen angelägen eftersom den framdeles, enligt stadens planer, kommer att omges av ett stort antal nya bostäder och arbetsplatser – mest aktuella är 1400 nya lägenheter i Annedal (f.d kv Baltic) – och eftersom den planerade Tvärbanan från

Alvik via stadens stora utvecklingsområde i Ulvsunda-Bromma kommer att korsa järnvägen här. Det skall noteras att alternativet med pendeltågstunnel måste innebära en underjordisk station, mindre attraktiv för trafikanterna och avsevärt dyrare.

Valet mellan att ha ett regionaltågstopp i Barkarby eller Jakobsberg bör sannolikt styras av den totala bilden av läget för samtliga regionaltågstopp. Det kan vara lämpligt med ett sådant stopp i varje kommun och det är då möjligt att ett stopp i Jakobsberg är naturligare att förena med ett stopp i Kista (Kista korridor) eller Spånga (Befintlig korridor). Denna fråga har inte berörts i förstudien, men bör besvaras i det fortsatta arbetet.