

## Yttrande över järnvägsutredning Mäljarbanan, delen Tomteboda - Kallhäll

Dubbelspåret mellan Tomteboda och Kallhäll är en av landets mest trafikerade sträckor och spåren utnyttjas i dag maximalt. Den redan i dag otillräckliga kapaciteten gör också att punktligheten blir lidande. Nämnden delar Banverkets uppfattning om behovet av ökad spårkapacitet på Mäljarbanan för att kunna öka turtätheten och förbättra pålitligheten i hela trafiksystemet.

Av de redovisade utbyggnadsalternativen förordar nämnden att en utbyggnad av Mäljarbanans inre del Tomteboda - Barkarby sker i enlighet med Banverkets förslag Befintlig korridor – ytläge.

Huvudmotiven till nämndens ställningstagande är:

- den jämfört med övriga utbyggnadsalternativ betydligt kortare byggtiden, vilket skulle svara mot önskemålet att så snabbt och effektivt som möjligt kunna utnyttja den nya kapacitet som färdigställandet av Citybanan innebär
- att en dragning i befintlig bansträckning via Sundbyberg är den lösning som långsiktigt, inom ramen för samma totala spårutbud, bedömts ge bäst trafikeringsförutsättningar vad gäller kapacitet och driftsäkerhet
- de, jämfört med övriga utbyggnadsalternativ, betydligt lägre anläggningskostnaderna som gör alternativet till det samhällsekonomiskt mest fördelaktiga.

Nämnden instämmer helt i den av Banverket redovisade trafikeringsförutsättningen om att "tåg som trafikerar Citybanan respektive Stockholm C ska gå på separerade spårssystem så långt det är möjligt" då det är just en separering av långsammare tåg från snabbare som både ökar kapaciteten i systemet och minskar risken för störningar. Vad nämnden särskilt vill tydliggöra är att, oavsett utbyggnadsalternativ, ska förutsättningen vara att pendeltågen fortsätter trafikera i nuvarande sträckning.

Om en ytlösning, med de intrångs- och barriäreffekter ett breddat spårområde genom centrala Sundbyberg ofrånkomligen leder till, inte skulle vara aktuell är det likväl nämndens uppfattning att en fyrspårlösning i befintlig

sträckning, och i så fall med en tunnel och öppen station är att föredra framför byggandet av två nya spår via Kista.

Det finns flera faktorer som talar för en trafikering i befintlig korridor framför en uppdelning där fjärr- och regionaltåg skulle trafikera Kistakorridoren.

- För pendeltågstrafiken innebär en utbyggnad i befintlig korridor att pendeltågen ensamt skulle trafikera två av spåren medan en utbyggnad av Kistakorridoren skulle innebära att även godstrafiken kommer att trafikera pendeltågsspåren.
- Även om den långsiktiga nyttan av en Kistakorridor i järnvägsutredningen sannolikt underskattats relativt den för befintlig korridor så kommer skillnaden inte att uppvägas av skillnaden i anläggningskostnader. Det är först om delar av investeringskostnaderna skulle betraktas som en förtida investering i en sexspårsutbyggnad på Ostkustbanan som kostnaderna för Kistagrenen skulle bli ungefär i nivå med de för tunnelalternativen i befintlig korridor. Att Mälarbanan från Silverdal och inåt då skulle dela kapacitet med Ostkustbanan skulle dock sätta ner dess kapacitet med minst 25 procent samtidigt som störningskänsligheten skulle öka. Detta betyder att den på lång sikt kapacitetsmässigt effektivaste lösningen är att banorna hålls åtskilda hela vägen till Tomtebodan.
- Anläggningsarbetena vid Kistagrenens anslutning till Ostkustbanan och passagen över E4:an kommer att vara mycket omfattande. Antalet spår- och vägtrafikanter som då kommer att påverkas beräknas bli många fler än vid en utbyggnad i befintlig korridor, där det i första hand är den mer lokala trafiken som berörs.

I järnvägsutredningen redovisas möjligheterna att inrätta nya stationer vid Huvudsta respektive Solvalla. I RUFSS ingår inga sådana förslag då inrättandet av nya stationer i de inre delarna av pendeltågsområdet, och där kollektivresealternativ finns, skulle leda till förlängda restider för majoriteten längre ut boende trafikanter. Med hänvisning till pågående samråd om Kistagrenen vad gäller Tvärbanan norr vill dock nämnden avvakta med sitt slutliga ställningstagande kring en eventuell station vid Solvalla.

Beträffande den gemensamma yttre delen Barkarby - Kallhäll tillstyrker nämnden Banverkets förslag.

Banverket förutsätts svara för de kostnader för ombyggnader av stationer, bussterminaler, infartsparkeringar m m som uppkommer med anledning av spårutbyggnaden. Dialog mellan SL och Banverket behövs för att klarlägga vilka åtgärder som är direkt relaterade till spårutbyggnaden och de åtgärder SL avser göra för att höja kvalitén på sina nuvarande anläggningar.