

Ulf Tunberg

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2008-11-14

Diarienummer:
RTN 2008-0320
F08-4382/SA20

Regionplane- och trafiknämnden

Yttrande över järnvägsutredning Mälarbanan, delen Tomtebodav - Kallhäll

Förslag till beslut

Kontoret föreslår att Regionplane- och trafiknämnden beslutar

att avge yttrande över järnvägsutredning Mälarbanan, delen Tomtebodav - Kallhäll i enlighet med bilaga 1.

Sammanfattning

Förslaget till utbyggnad av Mälarbanan med två nya spår på delen Tomtebodav - Kallhäll består av två alternativa dragningar, med ett antal undervariorer, på den inre delen – antingen i befintlig korridor via Sundbyberg eller i en sträckning under Järvafältet, via Kista, och vidare i Ostkustbanans stäckning – samt i ett för de två alternativen gemensamt förslag till korridor i princip i Mälarbanans nuvarande sträckning mellan Barkarby och Kallhäll.

Kontoret riktar kritik mot järnvägsutredningen i de delar som rör tillgänglighets- och resandebeskrivningarna samt att man använt en så kort tidshorisont som år 2020 för utvärderingen. Sannolikt påverkar detta resultatet av nyttobedömningarna på ett för Kistagrenen relativt Sundbybergsgrenen negativt sätt. Samtidigt konstaterar kontoret att skillnaden rimligtvis inte kommer att bli av sådan omfattning att det bör påverka ställningstagandet i valet mellan alternativen.

Trafikeringsmässigt instämmer både kontoret och SL i förslaget till styrelsen att trafikeringsprincipen bör vara den att spårsmässigt separerar de långsammare pendeltågen från övrig mer långväga och snabbare tågtrafik, men vill också tydliggöra att oavsett utbyggnadsalternativ, förutsättningen ska vara den att pendeltågen fortsätter att trafikera sin nuvarande sträckning via Spånga och Sundbyberg.

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2008-11-14Diarienummer:
RTN 2008-0320
F08-4382/SA20

För att så tidigt och effektivt som möjligt kunna utnyttja den nya kapacitet färdigställandet av Citybanan innebär anser kontoret att skillnaden i byggtid och kostnad bör väga tungt tillsammans med en värdering av vilken lösning som långsiktigt har förutsättningar att inom ramen för samma totala spårutbud ge bäst trafikeringsförutsättningar vad gäller kapacitetsutnyttjande och driftsäkerhet. Samtliga dessa faktorer talar för en utbyggnad till fyra spår i befintlig korridor och där då en ytlösning är det samhällsekonomiskt mest fördelaktiga alternativet.

Vad som skulle kunna tala emot en ytlösning är framför allt de barriär- och intrångseffekter som blir följden av att föra fram fyra spår i bredd i befintlig stadsmiljö. Likaså blir fler boende exponerade för störningar, inte minst under byggtiden. Samtidigt innebär en dragning i Kistakorridoren större ingrepp i natur- och kulturmiljön samtidigt som mängden trafikanter som blir utsatta för störningar under byggtiden i detta fall blir betydligt fler. Även om en tunnellsättning genom centrala Sundbyberg skulle bli aktuell rekommenderas därför en dragning i befintlig korridor även om byggtiden i detta fall då skulle bli densamma som för en utbyggnad via Kista.

Beträffande den gemensamma yttre delen tillstyrker kontoret 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.

Ärendet

Banverket har genomfört en järnvägsutredning för Mäljarbanan avseende delen Tomtebodav - Kallhäll. Nuvarande dubbelspår trafikeras av tåg med olika trafikuppgifter och med olika prestanda. Kapaciteten på den aktuella sträckan är också utnyttjad fullt ut. Sammantaget leder detta till att fjärr- och regionalstågsresenärer tvingas till längre restider när snabbare tåg hamnar bakom långsammare tåg, men också till att pålitligheten i systemet som helhet försämras.

För att klara en ökande resefterfrågan och samtidigt öka pålitligheten har banverket utrett olika utbyggnadsalternativ där kapaciteten ökar från dagens två spår till fyra. Järnvägsutredningen omfattar dels en yttre del, Barkarby - Kallhäll, dels två alternativa dragningar med ett antal undervarianter för den inre delen Tomtebodav - Barkarby. Huvudalternativen är antingen en utbyggnad i befintlig korridor via Sundbyberg eller en ny sträckning via Kista med anslutning till Ostkustbanan i höjd med Silverdal.

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2008-11-14

Diarienummer:
RTN 2008-0320
F08-4382/SA20

Vad det gäller den yttre och i utredningsförslaget gemensamma delen Barkarby - Kallhäll förutsätts, i enlighet med förslaget till avtal mellan staten och Mälardalen/Östergötland om medfinansiering av Citybanan, utbyggnaden till fyrspar vara klar att tas i drift till år 2015. Detta förutsätter att beslut om den aktuella järnvägsutredningen, åtminstone vad gäller delen Barkarby - Kallhäll, kan fattas redan i början av 2009.

Kontorets kommentar

Utgångspunkter

En förstärkning av spårkapaciteten på Mälärbanan ingår som ett av Stockholmsförhandlingens åtgärdsförslag och objektet ingår med sina huvudalternativ i samrådsförslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010.

Vad gäller framtida trafikering bör principen vara att man separerar snabba respektive långsammare tåg från varandra genom att låta dem trafikera olika spår då det möjliggör såväl ökad kapacitet som kvalitet. Det betyder att i alternativet med två nya spår via Kista bör en trafikering med fjärr- och regionaltåg i kombination med pendeltåg inte accepteras, då den både riskerar att skapa en otydlighet gentemot trafikanterna samtidigt som risken för störningar ökar. Då det inte heller är rimligt att lämna de dryga 12 000 trafikanter som idag kliver på pendeltågen i Spånga och Sundbyberg utan framtida pendeltågsförbindelser blir slutsatsen att oberoende av utbyggnadsalternativ förutsätts pendeltågen även fortsättningsvis gå i befintlig korridor. Sammantaget betyder detta att vid en eventuell utbyggnad av en Kistakorridor är det enbart fjärr- och regionaltåg som får förutsättas trafikera densamma.

Trafikantnytta

Vad gäller trafikeringsantaganden och underlag för nyttoberäkningar har järnvägsutredningen inte ett längre tidsperspektiv än år 2020, vilket kontoret anser vara ett alldeles för kort, inte minst mot bakgrund av att flertalet av de redovisade utbyggnadsalternativen antagits kunna vara färdigställda tidigast 2023. Med de förutsättningar som nu ligger till grund för utvärderingen finns det, utifrån de befolknings- och sysselsättningsantaganden som används i RUFSS-arbetet och analyserna för år 2030, anledning att anta att den långsiktiga nyttan av en Kistakorridor relativt den för befintlig korridor underskattats.

Även resultatet av alternativa trafikeringsantaganden skulle vara av intresse att ha fått belyst. I såväl samrådsförslaget till RUFSS 2010 som i arbetet med Framtidens kollektivtrafik i Mälardalen (FramKo) framförs t ex idéer om en utveckling av regionaltågstrafiken som innebär en ytterligare funktionsupp-

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2008-11-14Diarienummer:
RTN 2008-0320
F08-4382/SA20

delning där vissa regionaltåg jämfört med i dag skulle få mer av en direkt-tågskaraktär medan andra skulle få mer av en lokaltågskaraktär för att innanför pendeltågsområdet ha funktionen som snabbpendlar och endast stanna vid ett begränsat antal stationer. Inget av dessa tåg förutsätts trafikerade pendeltågsspåren, men då trafikupplägget syftar till att ge snabbare resor också för pendlare inom Stockholms län är det rimligt att förutsätta att trafikantfördelningen mellan de olika tågslagen skulle se annorlunda ut jämfört med de i järnvägsutredningen, där antalet regionaltågsresenärer beräknats vara i princip detsamma i bägge utredningsalternativen. Det är i första hand effekterna av de ökade valmöjligheter som en uppdelning i två korridorer då skulle ge som hade varit av intresse att ha fått belyst i järnvägsutredningen. Kistakorridoren är annars något längre än den via Sundbyberg men restiden till Stockholm C beräknas bli densamma vid lika antal stationsuppehåll. Med stopp även i Solna förlängs dock restiden med tre minuter. Med i järnvägsutredningen använt trafikeringsupplägg innebär det att alla regional-tågsresenärer med mål vid Stockholm C får en restidsförlängning, vilket t ex inte skulle behöva vara fallet med ett alternativt trafikeringsupplägg.

Generellt är det kontorets uppfattning att de beskrivningar av tillgänglighet som presenteras i utredningen är ofullständiga och svåra att förstå och därmed också i vissa stycken lätt kan uppfattas som subjektiva. Även om slutsatserna efter en ytterligare genomlysning skulle visa sig bli desamma skulle mycket vara vunnet med en tydligare kvantifiering av olika gruppers storlek och vilka deras tidsvinster respektive förluster beräknats bli i de olika alternativen. De redovisningar av i första hand resande och resandefördelningar som görs i efterföljande prognosavsnitt innehåller dessutom motsägelser som förstärker intrycket av behovet av en översyn.

Utbyggnad Befintlig korridor

Vid utvärderingen av de olika utbyggnadsalternativen i järnvägsutredningen finns det, med hänsyn till projektets storlek, skäl att inte enbart utgå från förhållande vid ett framtida driftläge utan även särskilt studera förutsättningar och effekter kopplade till ett utbyggnadsskede. Mot bakgrund av att Citybanans första etapp kan förväntas vara färdigställd någon gång kring 2017 finns en önskan om att kunna utnyttja den tillkommande kapaciteten så snart och så effektivt som möjligt. Det betyder i sin tur att byggtid och anläggningskostnader är då två faktorer som bör väga tungt vid bedömningen av utbyggnadsalternativ.

En dragning av ytterligare två spår i ytläge i befintlig korridor är då den lösning som både tar kortast tid att bygga (5-7 år) och beräknas kosta totalt minst 7,1 mdkr, varav 4,7 mdkr för den inre delen Tomtebodavägen - Barkarby via Sundbyberg. Om en ytlösning, med de inträngs- och barriäreffekter ett breddat spår område genom centrala Sundbyberg ofrånkomligen leder till, inte skulle komma att vara förenligt med planer för den lokala utvecklingen

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2008-11-14

Diariumnummer:
RTN 2008-0320
F08-4382/SA20

inom kommunen finns även tunnelalternativ med delvis öppen eller helt täckt station framtagna. Dessa varianter beräknas förlänga byggtiden med fem år och kostar ca 4 mdkr mer än ytalternativet. I kalkylen ingår inte kostnaderna för de förstärkningsarbeten som måste till för att möjliggöra intäkter av en eventuell exploatering på ytan ovanför spåren. I ett val mellan en delvis öppen och en helt täckt station är det kontorets bedömning att den delvis öppna ger en något bättre trafikantmiljö.

Vad som inte framgår ur utredningen är hur gångförbindelsen mellan järnvägs- och tunnelbanesystemet är tänkt att utformas i tunnelalternativen. Att bytesströmmarna skulle korsa Järnvägsgatan i plan med den buss- och biltrafik som kan förväntas är inte realistiskt.

I järnvägsutredningen studeras även möjligheterna att inrätta nya pendeltågsstationer vid Huvudsta och Solvalla. I RUFSS finns inte några sådana förslag upptagna då inrättandet av nya stationer i de inre delarna av pendeltågens upptagningsområde, och där kollektivresealternativ finns, skulle förlänga restiden för majoriteten längre ut boende resenärer. I avvaktan på en utvärdering av pågående samråd om Kistagrenen vad gäller Tvärbana Norr finns dock skäl att avvakta med ett ställningstagande kring en eventuell station vid Solvalla.

Utbyggnad Kistakorridor

Alternativet till att dra två nya spår i befintlig korridor är en helt ny sträckning via Kista och vidare i Ostkustbanans sträckning. Det innebär att från Silverdal, som är den plats där Mäljarbanan ansluter till befintliga spår, och till Tomtebodas breddas Ostkustbanan till att ha sex spår i bredd. Undantaget är sträckan för själva hopvävningen av de två banorna där åtta spår föreslagits för att inte påverka trafikföringen negativt vid den planskilda spårkorsning som förutsatts. Åtgärden ska även ses som en investering för en eventuell framtida kapacitetsförstärkning av Ostkustbanan vidare norrut. Vid Solna station redovisas två utbyggnadsalternativ med spårdragning väster eller öster om befintliga spår. I det västliga alternativet måste servicespår och infarten till Hagalund ändras och i det östliga alternativet sker intrång i befintlig bebyggelse. I bägge fall krävs ny tunnel genom Hagalundsberget.

Byggtiden för Kistakorridoren beräknas bli densamma som för tunnelalternativet genom Sundbyberg, eller 10-12 år, oberoende av utbyggnadsvariant i Solna. Kostnaderna för de två Solnavarianterna skiljer sig något, 12,0 mdkr totalt för den västliga varianten och 12,7 mdkr för den östliga. I bägge summorna ingår kostnaden för den yttre delen Barkarby - Kallhäll med 2,4 mdkr. Vid ett val mellan dessa två varianter förordas det västliga alternativet. Dels av kostnadsskäl, men också för att detta alternativ bedöms göra minst intrång samtidigt som det lämnar utrymme för den breddning av Kolonnvägen som antas bli nödvändig vid byggandet av den nya nationalare-

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2008-11-14Diarienummer:
RTN 2008-0320
F08-4382/SA20

nan alldeles invid Solna station. Nämnda fördelar bedöms väga tyngre än den något försämrade tillgängligheten till och från Hagalund som följer med den västliga varianten. Däremot spelar val av alternativ sannolikt ingen roll vid bedömningen av möjligheterna att ansluta en eventuell pendeltågsgren mot nordost. Med det begränsade utrymme som står till buds är det sannolikt så att förutsättningarna för en sådan anslutning skulle vara störst i det fall Mälardalen i stället byggs ut i befintlig korridor.

Vad gäller delen Silverdal - Barkarby är den planerad gå i bergtunnel. Kista station skulle då hamna på ca 30 meters djup vilket för många trafikanter kan innebära relativt långa förflyttningsstäckor om man som i grundalternativet endast räknar med en entré. Nyttan av och kostnaden för också en sekundärentré ska bedömas mot att den sannolikt endast kommer att utnyttjas under en begränsad del av dygnet.

Arlandakoppling

Vad gäller den i anslutning till förstudien diskuterade kopplingen mot Arlanda i form av en nordlig böj har en sådan lösning studerats vidare men avförts från utredningen då en sådan lösning förutom mycket höga kostnader för själva tunnelbygget även skulle kräva ytterligare spårutbyggnader både väster om Kallhäll som norr om Helenelund för att inrymma en turtäthetsmässigt tillräckligt attraktiv trafik. Kontoret instämmer i denna slutsats och kan samtidigt konstatera att för långväga resande västerifrån och till Arlanda skulle det restidsmässigt fungera lika väl med en utbyggnad av den så kallade Enköpingsbanan mot Uppsala och vidare därifrån till Arlanda. En sådan förbindelse skulle i så fall ha den fördelen att den också skapar mer nytta för pendlare på sträckan Västerås - Enköping - Uppsala.

Korridorjämförelser

Vid en jämförelse mellan de två spårkorridorerna kan konstateras att, även om de långsiktiga nyttoeffekterna sannolikt ökar mer i Kistafallet än i Sundbybergsfallet så kommer de knappast att uppväga skillnaden i anläggningskostnader på dryga 3 mdkr, jämfört med tunnelalternativen i Sundbyberg. Vad som kan påverka denna bedömning är huruvida del av kostnaden för sträckan Tomtebodavägen - Silverdal skulle kunna betraktas som en förtida investering av en framtida utbyggnad av Ostkustbanan. Kostnaden för en sexspårslösning på den inre delen av Ostkustbanan exklusive kostnaderna för en avgreningen mot Kista och de spårrätningar som hänger samman med densamma kan grovt skattas till ca 3,7 mdkr, vilket innebär att kostnaderna för den i så fall exklusiva Mälardalensdelen via Kista skulle kosta något mindre än Tunnelvarianterna i Sundbybergsalternativet. Något beslut om en specifik utbyggnad av Ostkustbanan finns inte i nuläget, men räkneexemplet illustrerar att de till synes stora kostnadsskillnaderna i ett längre perspektiv inte nödvändigtvis behöver uppfattas som lika alternativskiljande. Det bör dock tilläggas att i ett läge där trafiken på Ostkustbanan i sig kräver en ut-

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2008-11-14

Diarienummer:
RTN 2008-0320
F08-4382/SA20

byggnad till sex spår och trafiken från Mäljarbanan skulle kombineras med denna trafik så skulle den komma att ta ungefär 25 procent av kapacitetstillskottet, vilket betyder att på lång sikt är den kapacitetsmässigt effektivaste lösningen att banorna hålls åtskilda hela vägen till Tomtebodå.

Fördelarna med en utbyggnad i befintlig korridor trafikföringsmässigt är att en fyrsparlösning ger större förutsättningar att kunna hantera trafikstörningar jämfört med en lösning med dubbelspår i två separata korridorer. Vid en utbyggnad i befintlig korridor gäller vidare dels att de kurvrätningar m m som föreslås också kommer pendeltågstrafiken till godo i form av mindre restidsförkortningar, dels att två spår reserveras helt ut för pendeltågstrafiken genom att godstrafiken kommer att trafikera samma spår som fjärr- och regionaltågstrafiken. I tunnelalternativet måste godsbangården i Sundbyberg läggas ned. I det fall fjärr- och regionaltågen i stället skulle komma att gå via Kista kommer godstrafiken längs Mäljarbanan att behöva samsas med pendeltågen, vilket för pendeltågen är en nackdel jämfört med vad som skulle gälla i det fall all trafik skulle gå kvar i befintlig korridor.

Ur regional synpunkt är bedömningen den att en dragning av Mäljarbanan via Kista, åtminstone på medellång sikt, kan antas få större strukturerande effekter än en utbyggnad i befintlig korridor då en järnvägsstation i Kista skulle stödja en fortsatt utveckling av en redan i dag relativt väl etablerad kärna. Mycket av utvecklingstakt och utvecklingsriktning hänger dock samman med vilket innehåll och i vilken takt utvecklingen i Barkarby kommer att ske.

Kontorets bedömning är också att en Kistakorridor ger mindre negativa in-trångseffekter i stadsmiljön än en utbyggnad i befintlig korridor och detta oavsett en yt- eller tunnellsöning genom centrala Sundbyberg. Det motsatta förhållandet gäller när man ser till effekterna på natur- och kulturmiljön, där det i Kistaalternativet främst är miljöerna kring Dammtorp och Överjärva gård som kommer att påverkas högst påtagligt.

En annan viktig aspekt är hur järnvägs- och vägtrafiken kommer att påverkas under byggtiden. De trafikavstängningar och provisorier som behövs kommer i Sundbybergsfallet att främst beröra den lokala trafiken medan en utbyggnad av en Kistagren kommer att beröra betydligt större trafikantmängder då byggnadsarbetena vid Silverdal och Mäljarbanans anslutning till Ostkustbanan kommer att beröra såväl trafiken på Ostkustbanan som på E4:an.

Utbyggnad Barkarby – Kallhäll

Den yttre och för de två alternativen gemensamma sträckningen mellan Barkarby och Kallhäll beräknas ta minst fem år att bygga och kosta 2,4

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2008-11-14Diarienummer:
RTN 2008-0320
F08-4382/SA20

mdkr. Den breddning av spårområdet som krävs kommer att medföra ett visst intrång omedelbart norr om Jakobsbergs station liksom i Görvälns naturreservat, till vilket å andra sidan tillgängligheten ökas genom en ny planskild gång- och cykelförbindelse. De fysiskt mest påtagliga förändringarna för trafikanterna är annars flyttningen av Barkarby station till ett något nordligare läge, kurvrätningen söder om Kallhälls station samt ombyggnaden av densamma. Byggandet av en i praktiken helt ny station i Kallhäll hänger samman med behovet att öka vändkapaciteten för pendeltågen.

Under utredningsarbetet har i första hand SL önskat få belyst förutsättningarna för att anlägga en regionalstågsstation i Jakobsberg som ett alternativ till Barkarby. Någon sådant alternativ redovisas inte i järnvägutredningen, som utgår från att Barkarby skall vara en regionalstågsstation. I RUFSS pekas Barkarby ut som en framtida regional stadskärna med hög utvecklingspotential. Den nya stationen med uppgångar på den nya vägbro som planeras över E18 kommer då att ligga i förbindelsestråket mellan den planerade bebyggelsen i Barkarbystaden och Veddesta industriområde, som i den fördjupade översiktplanen pekas ut som ett möjligt utvecklingsområde. Även om man kan förvänta sig ett arbetsplatstillskott kring den nya stationen finns i dag inget som direkt pekar på en hög exploateringsgrad, men det strategiska läget i anslutning till skärningspunkten mellan E18 och den planerade Förbifart Stockholm i kombination med planerade tvärförbindelser mot främst Akalla/Häggvik gör likväl Barkarby till en viktig knutpunkt.

I Jakobsberg förlängs vändspår så att det blir möjligt att vända två i stället för som i dag ett pendeltåg. Den stora förändringen sker emellertid i Kallhäll som blir sista station innan Mälarsebanan övergår till att vara dubbelspårig vidare västerut. Nuvarande station förslås rivas och ersättas med en med dubbelplattformar med plats för två vändspår mellan plattformarna och ytterligare vändspår söder om stationen. Utformningen av vändspårslösningarna har skett i samråd med SL. Lösningen ger också en framtidig möjlighet till att ordna planskilda entréer i den södra änden av stationen, vilket då också skulle öka tillgängligheten till de arbetsplatser som ligger väster om järnvägen.

Övrigt

Vad kontoret generellt saknar i anslutning till förslagen om stationsombyggnader är mer konkreta förslag till hur man skulle kunna stimulera ett ökat kombinationsresande genom förbättrade möjligheter till infartsparkering, såväl med cykel som med bil.

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

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2008-11-14

Diarienummer:
RTN 2008-0320
F08-4382/SA20

vilka åtgärder som är direkt relaterade till spårutbyggnaden och de åtgärder SL avser göra för att höja kvalitén på sina nuvarande anläggningar.

Sven-Inge Nylund

Ulf Tunberg

Bilaga/Bilagor

1. Förslag till yttrande
2. Remiss, järnvägsutredning Mälarbanan, delen Tomteboda - Kallhäll
3. Information om Banverkets två förslag till utbyggnad mellan Tomteboda och Kallhäll