

Stockholm 2008-12-17

Banverket  
Investeringsdivisionen  
Distrikt Mitt  
Box 1070  
172 22 Sundbyberg

**Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Stockholms Naturskyddsförening, Naturskyddsföreningen i Järfälla samt Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg (föreningarna) i samband med järnvägsutredning om Mäljarbanan, delen Tomteboda-Kallhäll.**

### **Sammanfattning**

- Föreningarna välkomnar en förstärkning av Mäljarbanan Tomteboda-Kallhäll eftersom det ger förutsättningar att dämpa biltrafiken kring Järfvafältet och därmed begränsa störningarna både från nuvarande vägnät, men framför allt dämpar kraven om nya vägar. Vi vill samtidigt kritisera banverket för att man aldrig under processen utfört en fullgod fyrstegsanalys, dvs tillräckligt studerat vilka åtgärder som är möjliga på kort sikt och utan större investeringar i utbyggd spårinfrastruktur, t.ex. andra sätt att fördela tåglägen, uppgraderingar av signal- och elsystem, skärpta krav på vagnparkens kapacitet m.m.
- Beträffande de föreslagna utbyggnadsalternativen krävs, för att ta seriös ställning, att respektive lösning kopplas till övriga spårsatsningar i området; T-banor och spårvägar.
- Den samlade lösning föreningarna förordar är att Mäljarbanan byggs ut i Befintlig korridor med spåren i tunnälläge genom Sundbyberg samtidigt som T-banans blå linje byggs ut till en "ögla" genom förlängningar Hjulsta-Barkarby samt Akalla-Barkarby.
- Om man istället väljer att förbinda Akalla och Barkarby med en spårväg blir kopplingen mellan Barkarby/Södra Järva – Kista/Norra Järva betydligt svagare vilket kräver att Mäljarbanan byggs ut i Kista korridor. Även med en sådan lösning blir kopplingen mellan Järfvafältets olika bostadsområden orimligt svag samtidigt som intrången särskilt på sträckan Solna-Kista blir betydande.
- Oavsett val av korridor måste en tillräckligt stor passage etableras under Ostkustbanan/Arlandabanan vid Ulriksdal. På sträckan Barkarby-Kallhäll måste en fungerande passage mellan Järfvafältet och Görvålns naturreservat skapas.
- En kraftfull kompensation måste ske vid intrång i Görvålns naturreservat och förutsätter att banverket i det fortsatta arbetet säkrar oberoende vetenskaplig kompetens samt medverkan av miljö- och friluftorganisationer kring hur en sådan kompensation bör utformas.

## Bakgrund

Banverket vill förstärka Mäljarbanan Tomteboda-Kallhäll med två nya spår. För sträckan Barkarby-Kallhäll presenteras ett enda dragningalternativ. För sträckan Tomteboda-Barkarby redovisas däremot två olika huvudalternativ, antingen en dragning parallellt med nuvarande dubbelspår ("Befintlig korridor") eller i en ny dragning parallell med Ostkustbanan Tomteboda-Helenelund och därefter i ett nytt läge Helenelund-Barkarby via Kista ("Kista korridor"). Beträffande Befintlig korridor redovisas två principlösningar för passagen genom Sundbyberg, med stationen antingen i yt- eller tunnälläge.

Kostnaden för en dragning i Befintlig korridor i ytläge genom Sundbyberg beräknas till 7 miljarder kronor, med tunnälläge till 11 miljarder kronor. En dragning i Kista korridor beräknas kosta 14-15 miljarder kronor.

## Synpunkter

### Allmänt

Föreningarna anser att det är mycket angeläget att Mäljarbanan förstärks. Utan en förstärkt spårtrafik kring Järvafältet kommer störningarna på det befintliga vägnätet att öka samtidigt som trycket på vägutbyggnader kan förväntas öka. Med effektiva järnvägsförbindelser är det också möjligt att vidga den funktionella regionen utan att vägtrafiken och därmed den allmänna miljöbelastningen (bl.a. i form av intrång i Storstockholms gröna kilar) ökar.

En brist i Banverkets utredningsmaterial är att man inte gjort någon seriös sk fyrstegsanalys, dvs en analys av i vilken mån de redovisade projektmålen kan nås på annat sätt än genom investeringar i den föreslagna nya infrastrukturen. I detta sammanhang skulle detta dels kunna handla om åtgärder i järnvägssystemet, t ex andra sätt att fördela tåglägen, uppgraderingar av signal- och elsystem, skärpta krav på vagnparkens kapacitet m.m. men också om åtgärder i anslutande system, t ex utbyggnader av tunnelbana och spårväg med kopplingar till Mäljarbanan för att på så sätt minska trycket på denna.

Vi tror att en fyrstegsanalys skulle visat att en utbyggnad av Mäljarbanan är väl motiverad, men det är beklagligt att banverket tar så lätt på kravet om fyrstegsanalyser.

### Valet av korridor

Valet av korridor för Mäljarbanans utbyggnad påverkas i hög grad av faktorer som ligger utanför utredningen och som ännu inte är avgjorda. För att upprätthålla och utveckla Järvafältets och nationalstadsparkens betydelse för friluftsliv, utbildning, idrott, naturvärden m.m. är det viktigt att de barriärer för natur och friluftsliv som finns över Järvafältet inte förstärks utan att man istället strävar efter att minska barriäreffekterna.

I området finns redan en mycket kraftfull barriär i form av E4-an och Ostkustbanan/Arlandabanen vid Ulriksdal/Överjärva. Denna åtgärd är det högst prioriterade objektet i det handlingsprogram mot barriärer som Vägverket och Banverket enats om och som 2005 överlämnades till regeringen.<sup>1</sup> I järnvägsutredningen presenteras en kort brolösning i detta läge som en del av Nollalternativet. Det är ett steg framåt och vi tolkar det som att man redan är ense om att en åtgärd mot denna barriär ska ingå i det åtgärdsprogram, baserat på regeringens infrastrukturproposition, som trafikverken ska redovisa hösten 2009. Den skiss på en bro som redovisas i järnvägsutredningen är både från biologiska synpunkter och från rekreationssynpunkt tyvärr helt otillräcklig för att skapa en tillfredsställande koppling mellan nationalstadsparken och Järvafältet. Vi vill i sammanhanget hänvisa till de skisser till en lösning som landskapsarkitekten Sture Koinberg utarbetat på uppdrag av Naturskyddsföreningen i Stockholms län.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Åtgärdsprogram för barriäreffekter av vägar och järnvägar. Banverket Miljösektionen Rapport 2005:3.

Vägverket Publikation 2005:61 [http://www.vv.se/filer/3469/Slutrapport\\_rev0429\\_1\\_total.pdf](http://www.vv.se/filer/3469/Slutrapport_rev0429_1_total.pdf)

<sup>2</sup> <http://www.stockholm.snf.se/igelbacken/jarvbibl/Viadukt1.pdf>,  
<http://www.stockholm.snf.se/igelbacken/jarvbibl/Viadukt2.pdf>,  
<http://www.stockholm.snf.se/igelbacken/jarvbibl/Viadukt4.pdf>  
<http://www.stockholm.snf.se/igelbacken/jarvbibl/Viaduktvision.pdf>

Borttaget:

Enligt Banverkets tidigare skisser skulle en satsning på Kista korridor innehålla en mera kraftfull åtgärd mot barriären vid Ulriksdal/Överjärva, men enligt det nu remitterade förslaget skulle Korridor Kista innebära fler spår och därmed en längre tunnel, dvs en totalt sett sämre lösning på barriärproblematiken än Befintlig korridor. Kista Korridor skulle därutöver även i andra avseenden innebära kraftigare intrång i Igelbäckens naturreservat.

Så långt talar således naturvårdsargument för alternativet Befintlig korridor.

I realiteten har dock faktorer utanför det aktuella projektet avgörande betydelse för vilken av de alternativa korridorerna som ger den sammantaget bästa lösningen. Valet av övriga spårförbindelser till den nya knutpunkten Barkarby har störst betydelse.

Huvudalternativet tycks för närvarande vara att koppla samman Akalla (där den ena av den blå tunnelbanelinjens två grenar slutar) med Barkarby med en spårväg, möjligen därtill frikopplad från Tvärbanan. Denna lösning innebär att en ny barriär skulle introduceras i en av de svagaste delarna av Järvakilen. En spårväg skulle visserligen kunna ge flera hållplatser inom det kommande bostadsområdet på Barkarby flygfält, men en sådan lösning skulle samtidigt skapa en relativt långsam förbindelse mellan stationen vid Barkarby och de många arbetsplatserna vid Kista och likaså knappast bidra särskilt kraftfullt för att knyta samman södra och norra Järva. För att i någon mån kunna kompensera den dåliga kopplingen en spårväg skulle ge, kan det krävas att man väljer den naturvårdsmässigt sämre Kista korridor. Vi vill emellertid avråda från en sådan lösning.

Det bästa alternativet är istället att basera utbyggnaden av Barkarby flygfält på en tunnelbanelösning där bostadsbebyggelsen koncentreras starkare än i befintliga förslag kring en ny t-banestation inom flygfältsområdet mellan Akalla och Barkarby. Om man dessutom fullföljer de gamla planerna på en förlängning av blå linjens andra gren från Hjulsta till Barkarby skulle man skapa en mycket attraktiv lösning med blå linjen i en ögla. Därmed skulle man få inte bara en snabb, kraftfull koppling mellan Barkarby och Kista utan också en radikalt förbättrad kontakt både mellan områdena på ömse sidor av Järvafältet och också mellan å ena sidan Akalla/Husby/Kista och västerut och, andra sidan, mellan Rinkeby/Tensta/Hjulsta både västerut och norrut.

För tågresenärerna blir den lösning vi förordar tydligare eftersom alla tåg kommer att passera i samma sträckning. Omstigningsmöjligheterna kommer att vara talrika och mycket attraktiva bl. a. genom att den blå T-banelinjen blir genomgående.

Den lösning föreningarna förordar skulle fungera bäst ihop med en dragning enligt Befintlig korridor, varför vi förordar denna lösning, givetvis med stationen i Sundbyberg i någon form av tunnällage. Förutom att trafiklösningen skulle vara bättre både trafik- och miljömässigt är även totalekonomin sannolikt bättre för kombinationen Befintlig korridor/T-bana än för alternativet Kista korridor/spårväg. Det är mot denna bakgrund angeläget att Banverket, SL och andra intressenter samlar sig kring en bra helhetslösning där tillgängliga pengar utnyttjas på ett effektivt sätt.

På sträckan Barkarby-Kallhäll måste en fungerande passage mellan Järvafältet och Görvälns naturreservat skapas. Under förutsättning att en kraftfull kompensation sker motsätter vi oss inte kategoriskt intrång i Görvälns naturreservat men förutsätter att banverket i det fortsatta arbetet säkrar oberoende vetenskaplig kompetens samt medverkan av miljö- och friluftorganisationer kring hur en sådan kompensation bör utformas.

Mårten Wallberg  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kennet Andersson  
Naturskyddsföreningen i Järfälla

Lina Magdalinski  
Naturskyddsföreningen i Solna-Sundbyberg

Tonie Wickman  
Stockholms Naturskyddsförening

---