

Datum
2009-05-05

Ert datum

Diarienummer
F08-4382/SA20

Er beteckning

Generaldirektören
Banverket
SE-781 85 Borlänge
Besöksadress:
Jussi Björlings väg 2

Telefon 0243-44 50 00
Telefax 0243-44 50 09
www.banverket.se

Beslut

Banverkets val av alternativ efter järnvägsutredning rörande Mälarbanan, delen Barkarby – Kallhäll, Järfälla kommun

Kopia till:

Diariet
CU

Banverket Investeringsdivisionen har genomfört en järnvägsutredning för utbyggnad av Mälarbanan, delen Tomtebodavägen - Kallhäll. Samråd har skett bl.a. med Länsstyrelsen i Stockholms län och berörda kommuner. På delen Barkarby – Kallhäll finns ett alternativ förutom nollalternativet.

Banverket beslutar att projektet rörande utbyggnad av Mälarbanan, delen Barkarby – Kallhäll ska drivas vidare och att den i järnvägsutredningen redovisade lokaliseringen ska ligga till grund för den fortsatta planeringen.

Den korridor inom vilken utbyggnaden av järnvägen ska rymmas redovisas på en karta som hör till detta beslut.

Söder om Barkarby station avslutas denna etapp med en anslutning till befintligt dubbelspår. Eftersom det är oklart när finansiering finns för att genomföra anslutande etapp illustreras här en korridorutbredning som ger utrymme för en anslutning med lämplig hastighetsstandard.

Motiv

Ändamål med projektet

Motiv

Utbyggnadsalternativet är en etapp i en större utbyggnad mellan Tomtebodavägen och Kallhäll.

Dubbelspåret mellan Tomtebodavägen och Kallhäll är en av landets mest trafikerade järnvägssträckor. Idag utnyttjas spåren maximalt under högtrafik. Det höga kapacitetsutnyttjandet beror både på antalet tåg och på att banan trafikeras av olika tågtyper med olika hastighet och uppehållsmönster. Ett högt kapacitetsutnyttjande medför dels att det inte finns utrymme för att köra fler tåg när efterfrågan ökar, dels att konsekvenserna vid såväl förutsedda som oförutsedda händelser ofta blir mycket stora. För att tillgodose omvärldens efterfrågan på högre kvalitet och utökad trafik krävs en kapacitetsförstärkning på Mälarbanan.

Handläggare:
Jim Johansson
jim.b.johansson@
banverket.se

Ändamål och projekt mål

Utbyggnaden av Mälarbanan ska bidra till att följande ändamål uppfylls:

- Öka möjligheterna att arbetspendla längs Mälarbanan och göra det möjligt att nå fler arbetsplatser inom en viss restid. För att pendlingen ska vara effektiv måste tågen avgå i rätt tid och komma fram i rätt tid, så att resenärerna kan lita på tågtrafiken. Resenärerna måste få plats på tågen samtidigt som hela restiden ska bli kortare.
- Möjliggöra en mer rörlig arbetsmarknad, vilket i sin tur främjar näringslivets utveckling längs Mälarbanan. Orterna längs Mälarbanan kan utvecklas och knytas närmare varandra.
- Göra transportsystemet mer tillgängligt för alla människor oberoende av fysisk förmåga. Transportsystemet ska också medverka till att både kvinnors och mäns transportbehov tillgodoses i större utsträckning än idag.
- Minska transportsystemets miljöbelastning. Många transporter sker idag på ett sätt som skadar miljön. Om den globala miljöbelastningen ska kunna minska måste utsläppen till atmosfären minskas jämfört med idag. Den transportefterfrågan som finns i Mälarbanestråket bör tillgodoses på ett långsiktigt hållbart sätt.
- Skapa ett säkrare transportsystem i Mälarbanestråket. Ingen ska riskera att dödas eller skadas allvarligt.

Projektmålen är formulerade utifrån följande nyckelord: tillgänglighet, kvalitet och regional utveckling, miljö och säkerhet, ekonomi samt jämställdhet.

Tillgänglighet, kvalitet och regional utveckling

- Tågens punktlighet ska förbättras.
- Restiden dörr till dörr ska bli kortare. Det innebär att restiden för tågen på Mälarbanan bör bli kortare och att järnvägssystemet bättre integreras med övrig kollektivtrafik.
- Trängseln på tågen ska minska.
- Tillgängligheten till tågen ska öka så att alla kategorier av resenärer kan utnyttja kollektivtrafiken.
- Projektet ska möjliggöra en överföring av resor och transporter från väg till järnväg längs Mälarbanestråket.
- Anläggningens utformning ska medge flexibilitet, vara robust samt vara effektivt att underhålla och trafikera.

- Möjligheterna att köra godståg på Mälarbanan förbättras

Miljö och säkerhet

- Åtgärderna ska sammantaget leda till att säkerheten i Mälarbanestråket förbättras.
- Vid val av åtgärder ska eftersträvas att uppnå de långsiktiga miljömålen.
- De stationsmiljöer som åtgärdas ska utformas för att vara attraktiva och tillgängliga för alla resenärer samt effektiva knutpunkter i reskedjan.
- Järnvägsmiljön bör utformas för att så långt som möjligt bli ett positivt inslag i landskapet och stadsmiljön och ge resenären en positiv upplevelse av resan.

Ekonomi

- Projektet ska vara samhällsekonomiskt motiverat.

Jämställdhet

- Åtgärderna ska bidra till att både kvinnors och mäns transportbehov tillgodoses.

Bakgrund

Vad projektet har föranletts av

De senaste åren har antalet resenärer längs Mälarbanan stadigt ökat. Banans och tågens kapacitet utnyttjas under långa tider maximalt, vilket medför att trängseln är stor och kvaliteten i trafiken är för låg. Behovet att resa i stråket förväntas fortsätta öka och därför behövs en kapacitetsförstärkning på Mälarbanan.

De prognoser Banverket tagit fram pekar på att resandet på Mälarbanan kommer att fortsätta att öka fram till år 2020. För fjärr- och regionaltågen rör det sig om en ökning med upp till 170 procent på de mest belastade snitten. För pendeltågen beräknas ökningen bli upp till 70 procent.

Tidigare utredningar och beslut

År 2003 upprättades en idéstudie och år 2006 en förstudie för kapacitetsförstärkning på Mälarbanan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll. I förstudien studerades flera olika alternativa utföranden och en analys enligt fyrstegsprincipen genomfördes.

Länsstyrelsen i Stockholms län beslutade i sin granskning av förstudien år 2005 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan och specificerade ett antal punkter som särskilt bör behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Banverket beslutade därefter att gå vidare med en järnvägsutredning med två nya spår, antingen i Mäljarbanans nuvarande sträckning (Befintlig korridor) eller via Ostkustbanan samt i tunnel under Järvafältet fram till Barkarby och vidare längs befintlig järnväg till Kallhäll (Kista korridor).

Järnvägsutredningen behandlar hela sträckan Tomtebodav – Kallhäll. Den yttre delen mellan Barkarby och Kallhäll är gemensam för de två olika korridorerna. Problemställningarna på denna yttre del är enklare att hantera, samtidigt som tidplanen för genomförandet är kort. På den inre delen mellan Tomtebodav och Barkarby finns det två olika korridorer och problemställningarna är betydligt svårare att hantera, vilket kommer att ta mer tid.

Banverket har därför valt att dela upp projektet i två delar. Den första delen är Barkarby – Kallhäll, vilket är den del detta beslut gäller.

Studerade alternativ

Nollalternativet

Nollalternativ är dagens järnvägsanläggning på Mäljarbanan med nödvändiga åtgärder avseende drift- och reinvesteringar till år 2020. De åtgärder som skulle kunna bli aktuella i ett nollalternativ inriktas mot miljö- och säkerhetsåtgärder, som ex. bulleråtgärder, uppgradering av signalsystemet samt att åtgärda befintliga plankorsningar utmed Mäljarbanan. I Nollalternativet ingår också att Citybanan under centrala Stockholm är klar och kan trafikeras med pendeltåg.

Utbyggnadsalternativet

Utbyggnadsalternativet innebär utbyggnad från dubbelspår till fyrspår i ytläge längs befintlig järnväg mellan Barkarby och Kallhäll. En kurvrätning sker söder om Kallhälls station. Tre stationer på sträckan behöver byggas om i olika grad (Barkarby, Jakobsberg och Kallhäll).

Söder om Barkarby station avslutas denna etapp med en anslutning från fyrspår till befintligt dubbelspår. I nästa etapp finns möjlighet att ansluta aktuell utbyggnad både till Befintlig korridor och Kista korridor.

Avförda alternativ

I förstudien fanns en alternativ sträckning mellan Kungsängen och Rosersberg, vilken inte bedömdes uppfylla ändamålen (se sidan 40 i Förstudiens slutrapport). Detta alternativ var att lägga en bana från Kungsängen via en bro över Strömängsudd till Uddnäs och vidare till Rotebro. Denna skulle till stor del gå i tunnel österut för att ansluta till Ostkustbanan norr om Rotebro. Ostkustbanan behöver då även breddas på sträckan Tomtebodav – Rotebro från fyra spår till sex spår.

Huvudskälen till att alternativet inte bedömdes att uppfylla ändamålen var:

- Sträckan Tomtebodav – Kungsängen är i denna korridor ca 2 km längre än nuvarande Mälarbanan på denna sträcka. Den längre sträckan ger längre restider in till Stockholm.
- Sträckan Tomtebodav – Rotebro är ca 16 km lång och omgärdas till största delen av bebyggelse. Sträckan måste breddas med ytterligare två spår vilket ger stora intrång i omgivande bebyggelse.
- Delar av sträckan går genom skyddsområden för vattentäkt.
- Den långa sträckan, intrången och skyddsåtgärderna gör alternativet väldigt dyrt.
- Korridoren ger ingen tvärförbindelse mellan Jakobsberg/Barkarby och Kista.
- Alternativet ger ingen möjlighet för regionalstågsstopp i Jakobsberg/Barkarby och detta områdes förutsättningar för att bli en väl fungerande regional kärna minskar.

I förstudien fanns också en alternativ sträckning mellan Akalla – Jakobsberg, vilken inte bedömdes uppfylla ändamålen (se sidan 40 i Förstudiens slutrapport). Detta alternativ följer Ostkustbanan norrut från Tomtebodav till en punkt söder om Helenelund. Vid Silverdal eller Helenelund viker korridoren av åt väster och följer E4 norrut. Norr om Kymplingelänken kan spåren ligga i ytläge eller tunnel. I höjd med Akalla viker spåren av och går i tunnel under bebyggelsen. Barkarby flygplats passeras i tunnel eller i ytläge innan spåren i tunnel passerar under Jakobsberg. Jakobsberg får en ny station under mark. De nya spåren ansluts till Mälarbanans spår mellan Jakobsberg och Kallhäll. Huvudskälet till att alternativet inte bedömdes uppfylla ändamålen var:

- Spårgeometriska studier har visat att det är mycket svårt att anlägga spår i tunnel under Jakobsberg. På grund av markens lutning norr om Jakobsberg nås inte markytan förrän strax före Kallhäll. Sammanlagt innebär korridoren en 11 km lång tunnel vilket blir mycket dyrt.

Planer och bestämmelser som berör utredningskorridorerna

Regionala och kommunala planer

Banverkets förstudie och järnvägsutredning har föregåtts av en rad regionala och kommunala planer, som under lång tid har utrett utvecklingen längs Mälarbanan.

Nedan är några av de viktigaste planerna:

- Regionala utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen (RUFs), Regionplane- och trafikkontoret.
- Järfälla kommuns Översiktsplan 2001.
- Spårförbindelse Barkarby – Akalla, Sträckningsstudie, 2005-05-11, Regionplane- och trafikkontoret, SL, Stockholms stad och Järfälla kommun tillsammans.
- Fördjupad översiktsplan för Barkarbyfältet, 2006-08-28, Järfälla kommun.
- Barkarbystaden Genomförandestrategi, 2007-09-10, Järfälla kommun.
- Stockholms stads översiktsplan, Samrådsunderlag oktober 2008.
- Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFs 2010 - Samrådsförslag, Regionplane- och trafikkontoret.

I Järfälla kommuns översiktsplan avses Barkarby station bli en regional knutpunkt, Stockholm Väst, med station på Mälmarbanan, samt kollektivtrafikstråk på tvären från Hässelby mot Akalla/Kista/Häggvik. I planen reserveras utrymme för en ny station med tillhörande anläggningar. Järnvägsutredningen har utgått från tankarna i denna plan.

Övriga regionala och kommunala planer som berör sträckan stödjer en utbyggnad av Mälmarbanan.

På sträckan Barkarby – Kallhäll kommer omkring 30-40 gällande detaljplaner att påverkas av utbyggnaden. Dialog med Järfälla kommun gällande ändringar av detaljplanerna är igång. Kommunen har startat arbetet med att ändra detaljplanerna. Samråd planeras i slutet av 2009.

Det riksintresse som kan komma att påverkas av järnvägsutbyggnaden är väg E18, vid Barkarby där vägen ligger intill Mälmarbanan och nytt läge för regional- och pendeltågsstation. Ombyggnaden kan innebära en liten konsekvens med mindre störningar i trafiken under byggtiden.

Inga Natura 2000 områden påverkas.

Den breddade sträckningen medför intrång i Görvälms naturreservat, instiftat av kommunen. Banverket kommer i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen att redovisa förslag på åtgärder för intrånget i Görvälms naturreservat. Detta arbete kommer att ske i samråd med Järfälla kommun, Riksantikvarieämbetet och Naturskyddsföreningen.

Miljöpåverkan

Sträckan Barkarby/Jakobsberg går främst genom ett urbant landskap där industrier och bostadsbebyggelse till stor del kantar Mälarsebanan. De grönområden som finns är starkt fragmenterade av bebyggelse och infrastruktur. Längs järnvägen löper Bällstaån. Från Jakobsberg i riktning mot Kallhäll går Mälarsebanan två kilometer genom en övervägande grön miljö. Väster om järnvägen ligger Görvälns naturreservat.

Byggskedet

Under byggskedet kommer det att bli störningar i järnvägstrafiken. Likaså kommer vägtrafiken att påverkas genom att ett 10-tal broar måste byggas om, vilket innebär temporärt försämrade framkomlighet. Det kommer också under byggskedet att ske ett visst intrång i stationsmiljöerna Barkarby, Jakobsberg och Kallhäll.

Det bedöms bli långvariga bullerstörningar från olika arbetsmoment under genomförandet. Riktvärdet för byggbuller bedöms dock kunna klaras, med åtgärder. Miljökonsekvenserna av dessa störningar bedöms vara måttliga.

Vibrationer till följd av t ex spontning och borrhning kommer att mätas och följas upp löpande under byggtiden. En riskanalys görs inför arbetena utifrån typ av moment och skaderisk för aktuella byggnader.

På delen Barkarby-Kallhäll är det främst intrång i Görväln under byggtiden som bedöms kunna få stora miljökonsekvenser. Banverket kommer att se till att begränsa intrånget från byggvägar och etableringar i naturreservatet så långt det är möjligt.

Kulturmiljöintressen finns längs sträckan. Exempelvis rör det sig om Äggelunda bytomt invid Barkarby station och medeltida bebyggelse lämningar i Lädersättra. I det vidare arbetet med järnvägsplanen kommer man att arbeta vidare med arkeologisk utredning och också sannolikt undersökningar innan arbeten kan genomföras. Hänsyn och försiktighet kommer i byggskedet att tillämpas för att minimera intrång.

En utbyggnad berör endast i mindre omfattning arbeten i yt- och grundvatten och då framförallt genom de åtgärder som krävs för nya järnvägsbroar. Erforderliga skyddsåtgärder för arbete i närheten av ytvatten kommer att tas. Där arbeten sker i närheten av Mälaren kommer hänsyn att tas till skyddsföreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde. Konsekvenserna vad avser negativ påverkan på yt- och grundvatten bedöms bli små under byggtiden.

Under byggtiden kommer masshanteringen och övriga byggtransporter att utgöra en påtaglig del av trafikrörelserna kring bansträckningen. Massbalans eftersträvas i alla projekt och beroende på kvalitet och föroreningsgrad kan överskottsmassorna komma att användas i projekt där underskott förekommer.

Mer information om miljöpåverkan i byggskedet för samtliga miljöaspekter, finns att läsa i Miljökonsekvensbeskrivningen på sida 103 och framåt.

Driftsskedet

Utbyggnaden innebär bland annat markintrång. Spårområdets ökade bredd, bullerskärmar, bergskärningar samt spår på bank gör att infrastrukturkaraktären ökar och landskapsbilden påverkas. Ny bro för Slammertorpsvägen i Kallhäll och en omfattande ombyggnad av Kallhälls och Barkarbys stationer, med exploatering i anslutning till stationsläget, förändrar stadsbilden.

Flertalet kulturmiljöer utmed sträckan är av lokalt och regionalt värde och påverkas i liten till stor omfattning. Påverkan innebär i första hand förändringar av värdefulla bebyggelsemiljöer kring stationssamhällen. Några mister sitt sammanhang och därmed en stor del av sitt kulturhistoriska värde. Därtill kan fornlämningsmiljöerna Äggelunda bytomt och Lädersättra komma att påverkas. Banverket kommer i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen att redovisa förslag till åtgärder i samråd med Järfälla kommun, Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelsen i Stockholms län.

Grönområdena är redan i dag fragmenterade. Påverkan från järnvägen bedöms bli liten i de områden som har lokalt värde för rekreation och friluftsliv. Intrånget i Görvälns naturreservat innebär måttliga konsekvenser på naturmiljön eftersom en värdefull entré i ett naturreservat försvinner i och med en kurvrätning. Bland annat påverkas delar av en ekbacke med månghundraåriga ekar i Görvälns naturreservat genom avverkning. Därtill kan breddningen av befintligt järnvägsområde medföra försvärad spridning av skyddsvärda skogsarter mellan Görvälnkilen och Järvakilen.

Banverket kommer i det fortsatta arbetet med järnvägsplan att redovisa förslag på åtgärder för intrånget i Görvälns naturreservat. Detta arbete kommer att ske i samråd med Järfälla kommun, Länsstyrelsens i Stockholms län och Naturskyddsföreningen. Banverket kommer också att redovisa förslag på åtgärder för rekreation och friluftsliv i Görvälns naturreservat. Exempelvis planeras en ny gång- och cykelpassage på sträckan för att öka tillgängligheten till naturreservatet. Detta ger positiva konsekvenser för boende i Järfälla då tillgängligheten till ett stort grönområde förbättras.

Utbyggnad till fyra spår innebär att omfattande åtgärder på vissa platser krävs för att klara riktvärden för buller inomhus. För vissa enstaka fastigheter finns det risk att riktvärdena för utomhusmiljön blir svåra att nå. Markförhållandena utmed sträckan har inslag av lerjordar, vilket innebär att risk för vibrationer i bostäder föreligger. Med åtgärder bedöms riktvärden kunna nås.

I järnvägsutredningen och remissvaren framkommer att markförhållandena är dåliga utmed Bällstaån och att risker för ras kan öka som en följd av klimatförändringar. Banverket är medvetet om problemen, som finns väl dokumenterade i underlagsrapporter till järnvägsutredningen, och kommer att ta

stor hänsyn till detta i kommande planerings- och projekteringsskeden. Åtgärder planeras i samråd med berörda intressenter.

Där järnvägens sträckning går i närheten av Mälaren kommer hänsyn att tas till skyddsföreskrifter för Östra Mälarens vattenskyddsområde.

När vi utökar utbudet på järnvägsresande så medför det en överflyttning från bilresor till tågresor, vilket ger minskade utsläpp av växthusgaser.

Mer information om miljöpåverkan i driftskedet för samtliga miljöaspekter finns att läsa i Miljökonsekvensbeskrivningen på sida 132 och framåt.

Allmänna hänsynsregler, nationella miljökvalitetsmål och miljökvalitetsnormer

Av Miljökonsekvensbeskrivningens bilaga 3, framgår att vi iakttagit Miljöbalkens allmänna hänsynsregler under framtagningen av Järnvägsutredning och MKB.

I Miljökonsekvensbeskrivningens bilaga 4, behandlas de nationella miljökvalitetsmål som berör projektet. Dessa har hanterats kontinuerligt i arbetet med MKB och Järnvägsutredning och som underlag för bedömning av miljöpåverkan under respektive sakområde. Inga av de nationella miljökvalitetsmålen bedöms motverkas.

Vidare finns det miljökvalitetsnormer fastställda för bl a utomhusluft. Stockholm och Uppsala läns luftvårdsförbund har gjort beräkningar på PM 10 halter över området längs med Mälarbanan, på sida 73 i Miljökonsekvensbeskrivningen. De visar att miljökvalitetsnormen som 90-percentil för dygnsmedelvärden under ett år (2005) klaras längs med området, i nuläget. Uppgifter saknas över järnvägens bidrag till partikelhalter, men studier indikerar att järnvägen medför ett visst, men sannolikt litet bidrag längs med sträckan. De totala partikelhalterna längs området kommer i stort sätt att vara jämförbara som de som beskrivs för nuläget/nollalternativet. Mätningar av partikelhalter har utförts på flera stationer ovan och under mark. Mätningar genomförda av blandad tågtrafik, bl a vid Stockholms centralstation, visade att miljökvalitetsnormen för partiklar (50 ug/m3) inte överskreds på någon station i ytläge under mätperioden.

Bedömning av måluppfyllelse

Nollalternativet

Nollalternativet medger ingen ökning av antalet tåg i högtrafik. Det blir fortsatt trångt på tågen och risken för stora förseningar kvarstår vid trafikstörningar i systemet. Dagens bytespunkter, vid Bålsta och Sundbyberg, mellan regional- och pendeltåg på den inre delen av Mälarbanan kvarstår. Tillgängligheten till stationerna förbättras inte då samtliga stationer behålls med nuvarande utformning.

I Nollalternativet kommer befintliga plankorsningar att tas bort och i möjligaste mån ersättas med planskilda korsningar, antingen under eller över järnvägen. Det innebär att nya järnvägsbroar kan bli aktuella i några fall. Eventuellt kan det också bli aktuellt med kompletterande el- och signalåtgärder. I övrigt kommer inte järnvägsanläggningen att förändras jämfört med dagens anläggning.

Nollalternativet uppfyller inte målen, vilket är otillfredsställande.

Utbyggnadsalternativet

Utbyggnadsalternativet ger en bättre möjlighet att minska trafikstörningar vilket leder till en förbättrad arbetspendling i Mälardalen, genom att kvalitén och därmed förtroendet för tågtrafiken ökar. Detta medför en förbättrad möjlighet för rörligheten på arbetsmarkanden.

Genom en bättre kvalitet och ökat förtroende för tågtrafiken kommer fler att använda tåg och därmed medför utbyggnadsalternativet en överföring från vägtrafik till tågtrafik.

Utbyggnadsalternativet innebär att tillgängligheten förbättras på de tre stationerna på sträckan.

Utbyggnadsalternativet innebär att ny gång- och cykelport byggs och att befintliga passager förbättras vilket innebär att utbyggnaden ger en säkrare järnväg på sträckan.

Utbyggnadsalternativet ingår i statens åtagande enligt avtal om medfinansiering av Citybanan, som godkänts av regeringen 2008-12-18. Enligt järnvägsutredningen bedöms kostnaden till 3,6 miljarder kronor. Prisnivån är 2008-06.

Samhällsekonomi har bara beräknats på den totala utbyggnaden av fyrspar på sträckan Tomtebodavallen – Kallhäll. Det är denna helhet som bedöms som mycket angelägen medan denna utbyggnad av en första etapp ger en begränsad nytta. För återstående delsträcka Tomtebodavallen – Barkarby finns flera alternativa korridoralternativ, vilket ger olika nettoanvändningsvärden (NNK). Det alternativ som har lägst anläggningskostnad för hela sträckan har en NNK på +0. Övriga alternativ har negativ NNK, men de tillför då andra värden som inte kan redovisas i monetära termer.

Synpunkter och yttranden som kommit in

Samråd har skett enligt lagen om byggande av järnväg och det har inkommit synpunkter och yttranden från allmänheten, organisationer och kommuner, regionala och centrala myndigheter.

Järfälla kommun förordar befintlig korridor eftersom den är billigare och byggtiden är kortare. Ytterligare en positiv aspekt med befintlig korridor enligt Järfälla kommun är att det är möjligt att bygga etapp på delen Spånga – Kallhäll. Denna etapp skulle möjliggöra utökad tågtrafik vid en tidigare tidpunkt. Järfälla kommun ger i övrigt synpunkter för det fortsatta arbetet.

Länsstyrelsen i Stockholms Län har avgett två yttranden. Ett yttrande gällande delen Barkarby – Kallhäll och ett yttrande gällande Tomtebodavägen – Barkarby.

Länsstyrelsen anser att Mälardalenstunneln tillsammans med Citybanan är ett av de mest angelägna infrastrukturprojekten i Sverige och är en förutsättning för att Citybanan ska kunna utnyttjas fullt ut.

I sitt yttrande från 2009-02-02 meddelar Länsstyrelsen att de inte har något att invända mot järnvägsutredningens redovisade förslag till utformningen av Mälardalenstunneln på sträckan Barkarby – Kallhäll och att Banverket kan gå vidare med den formella hanteringen av denna sträcka.

Ett antal boende på sträckan Barkarby – Kallhäll har inkommit med olika synpunkter på järnvägsutredningen. Framförallt handlar deras synpunkter om buller och vibrationer och de önskar att Banverket åtgärdar de problem som finns idag och förbättrar situationen när utbyggnaden sker.

Natur- och kulturorganisationer är positiva till en utbyggnad av Mälardalenstunneln, som möjliggör en ökad tågtrafik. De påpekar intrånget i Görvälns naturreservat på delen mellan Barkarby – Kallhäll. Ingen motsätter sig intrånget under förutsättning att kompensationsåtgärder genomförs. De påpekar att en fungerande passage mellan Järvafältet och Görvälns naturreservat skapas.

Regionplane- och trafiknämnden i Landstinget tillstyrker en utbyggnad enligt Järnvägsutredningens förslag gällande delen Barkarby – Kallhäll.

Yttrande från kommuner och regionerna väster om Kallhäll önskar att utbyggnaden ska genomföras så snart som möjligt.

Bland de statliga verken är det främst Riksantikvarieämbetet som yttrar sig gällande delen Barkarby – Kallhäll.

Riksantikvarieämbetet påpekar att utbyggnaden påverkar värdefulla bebyggelsemiljöer kring stationssamhällena där några kan mista sitt sammanhang. Ämbetet påpekar också att fornlämningsmiljöerna vid Äggelunda bytomt och Lådersättra troligen kommer att beröras.

Inkomna remissynpunkter för delen Barkarby - Kallhäll finns samlade i samrådsredogörelsen i bilaga.

Eventuellt kompletterande utredningar efter JU

Inga kompletterande utredningar efter järnvägsutredningen har skett på delen Barkarby – Kallhäll. Eventuella kompletterande utredningar kommer att ske i arbetet med järnvägsplanen för delen Barkarby – Kallhäll som påbörjats.

Slutsats

Utbyggnadsalternativet är en etapp i en större utbyggnad mellan Tomtebodavägen och Kallhäll.

Datum
2009-05-05

Diarienummer
F08-4382/SA20



Utbyggnadsalternativet uppfyller målen till viss del. När hela sträckan Tomtebodavägen – Kallhäll är utbyggd uppfylls målen helt. Miljökonsekvenserna går att hantera. Flera remissinstanser pekar på att det är viktigt att utbyggnaden kommer ingång. Av dessa anledningar väljs utbyggnadsalternativet.

Riktlinjer för det fortsatta planeringsarbetet

Det fortsatta arbetet med järnvägsplanen på delen Barkarby – Kallhäll ska särskilt beakta synpunkter inkomna i Länsstyrelsens remissyttrande. De viktigaste synpunkterna gäller:

- Bullerpåverkan och åtgärder för att minimera bullerpåverkan
- Påverkan på Bällstaån
- Intrång i Görvåls naturreservat

Arbetet med järnvägsplanen ska beakta dessa och övriga inkomna synpunkter.

Beslutande i detta ärende har varit generaldirektör Minoo Akhtarzand med chefen för Samhälle och planering Katarina Norén som föredragande. I den slutliga handläggningen har även projektledare Jim Johansson deltagit.

Minoo Akhtarzand

Katarina Norén