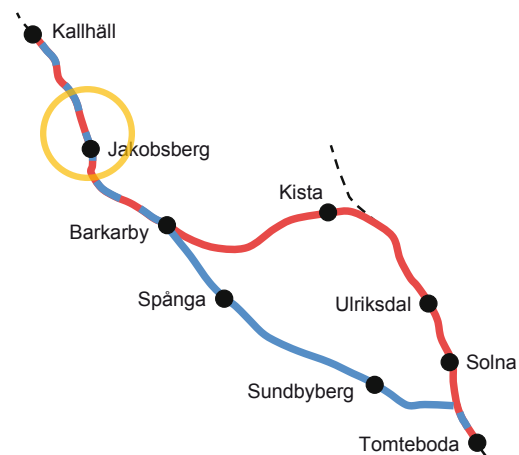


Delen Jakobsberg



Beskrivningen omfattar sträckan från strax norr om Viksjöleden till strax norr om tätortsbebyggelsen för Jakobsberg.



Översiktskarta med utredningskorridoren för sträckan genom Jakobsberg.

0 500 m

5. ALTERNATIV



Snebild ovan avser sträckan från norr om Viksjöleden till Jakobsbergs pendeltågsstation.



Sträckan Jakobsbergs pendeltågsstation till norr om tätortsbebyggelsen.

På delsträckan beskrivs ett huvudförslag till utformning och två varianter.

Huvudförslaget är:

- station med ett nytt spår på vardera sidan samt ett långt vändspår norr om stationen

De två varianterna är:

- station med två nya spår på västra sidan
- delvis nedsänkta spår genom Jakobsberg

Station med ett nytt spår på vardera sidan samt ett långt vändspår norr om stationen

Förslaget innebär att befintligt dubbelspår utökas med två nya spår till ett fyrsparssystem i befintlig sträckning, se kartan här intill.

En breddning av spårområdet kommer i huvudsak att genomföras på den västra sidan om befintliga spår utmed sträckan. Vid pendeltågsstationen kommer dock en breddning av spårområdet att behöva genomföras även på den östra sidan mot centrum. Generellt kommer spårområdet breddas med ca

15–20 m utesfter linjen. Vid stationen kommer breddningen att bli ca 5–10 m. Spårerna kommer i huvudsak att ges samma höjdläge som dagens spår.

Förslaget innebär att dagens pendeltågsstation med plattform och stationsbyggnad är kvar i nuvarande läge, bortsett från en mindre justering av plattformens norra ände. Befintlig gångtunnel behöver förstärkas på de ställen där nya spår läggs ut ovanpå.

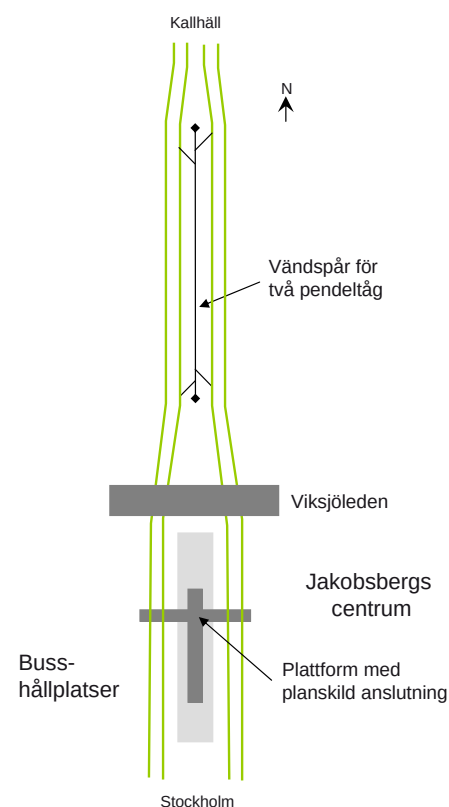
Befintlig stationsbyggnad och plattformsbredd har idag en dispens då plattformsbredden är för smal enligt gällande säkerhetsbestämmelser för

resenärer (plattformskant till stationsbyggnad på plattform). Förslaget ovan innebär att man även i fortsättningen måste ha en dispens för den smala plattformsbredden. Vill man åtgärda dispensen finns tre alternativa lösningar inom utredningskorridoren:

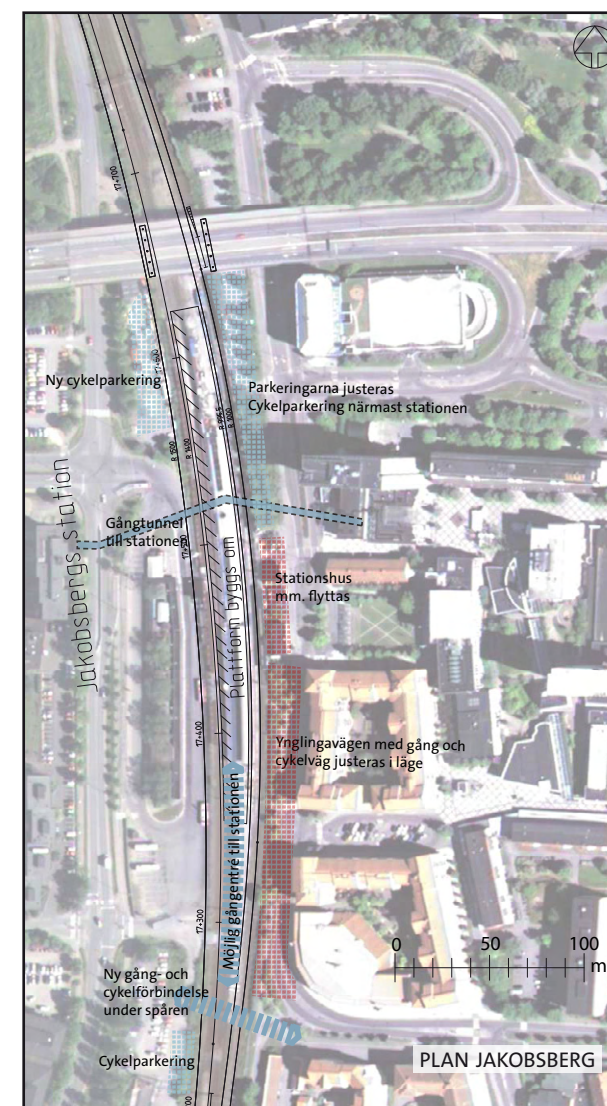
- Bredda plattformen utanför stationsbyggnaden så mycket som krävs för att klara kraven på plattformsbredd och flytta ut spåren på vardera sidan i motsvarande grad. Innebär att spåren på främst östra sidan kommer i konflikt med brostöd för Viksjöleden. Hela bron för Viksjöleden måste då rivas och ersättas.
- Bredda plattformen utanför stationsbyggnaden och flytta ut spåren på östra sidan i större grad så att spåren kan gå öster om befintligt brostöd för Viksjöleden. Innebär ett större intrång på ett flertal fastigheter på östra sidan norr om Viksjöleden.
- Bygg om stationsbyggnaden på befintlig plattform så att plattformsbredden utvändigt om byggnaden klarar kraven. Innebär att stationsbyggnaden invändigt blir smalare.

Norr om pendeltågsstationen och Viksjöleden finns idag ett vänd- och uppställningsspår för pendeltågen. Denna funktion föreslås bli kvar och förlängas så att två pendeltåg kan rymmas efter varandra efter utbyggnaden med ett fyrspårsystem. Här intill redovisas en schematisk skiss för utformning av Jakobsberg med vändspår norr om stationen.

Spårområdet norr om stationen är förhållandevis trångt och består av industrifastigheter på den västra sidan samt villa- och radhusbebyggelse på den östra sidan. Med ett femte spår i mitten av fyrspårsystemet kommer intrång att behöva genomföras på fastigheter utmed den västra sidan. Det kan även bli aktuellt med intrång på den östra sidan strax norr om Viksjöleden.

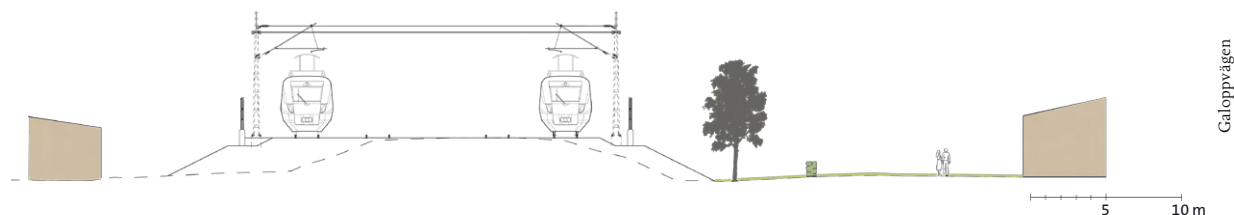


Schematisk skiss för station med ett nytt spår på vardera sidan samt två vändspår norr om stationen.



Översiktskarta för stationen med ett nytt spår på vardera sidan.

5. ALTERNATIV

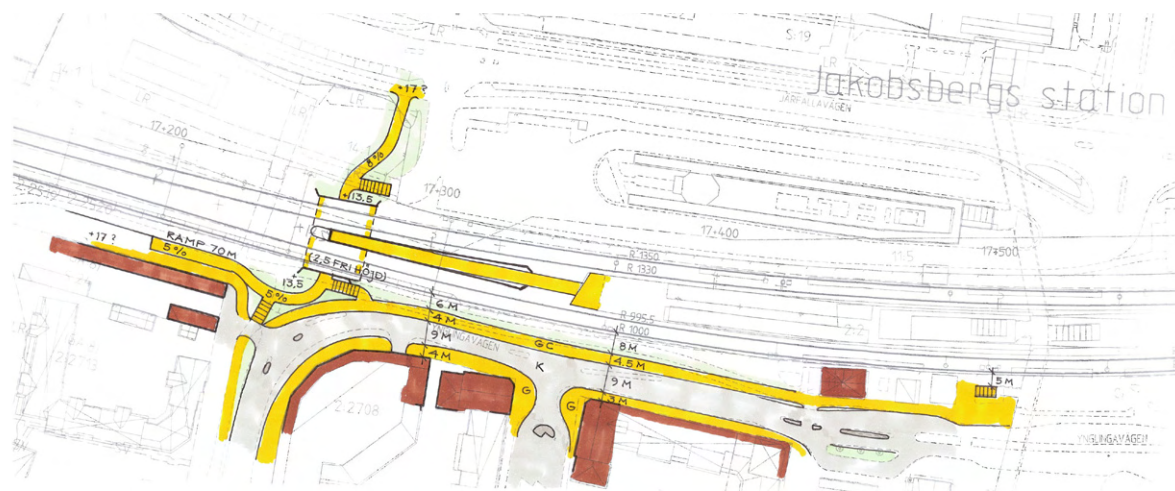


Sektion för trång passage norr om Jakobsbergs pendeltågsstation.

Åtgärder för att begränsa buller kan bli aktuellt för avsnittet norr om stationen.

Befintlig gång- och cykelbro vid Vasavägen behöver rivas och ersättas med en ny i samma läge. Befintlig järnvägsbro över Frihetsvägen behöver kompletteras med en ny järnvägsbro på västra sidan för de två nya spåren. Frihetsvägen kan dock behöva anpassas något för att behålla den fria höjden under järnvägsbron.

En ny gång- och cykelförbindelse under eller över spåren föreslås i södra änden av plattformen i Jakobsberg. Om möjligt kan planskildheten anslutas till plattformen men detta kräver ytterligare studier och troligtvis en viss justering av de föreslagna spårlägena. Nedan visas ett förslag till utformning av förbindelsen med en gång- och cykeltunnel under spåren.



Förslag på ny gång- och cykeltunnel under spåren söder om Jakobsbergs pendeltågsstation.

Avförda alternativ/varianter

Variant delvis nedsänkta spår genom Jakobsberg

I förstudieskedet diskuterades en lösning med delvis nedsänkta spår bland annat genom Jakobsberg av främst miljöskäl och då i första hand avseende buller och landskapsbild.

Under arbetet med järnvägsutredningen har det konstaterats att nedsänkta spår genom Jakobsberg inte ger den önskade effekt avseende buller som önskats och att det inte är försvarbart ur kostnadssynpunkt. Ur ett genomförandeperspektiv är det dessutom väldigt besvärligt att bygga detta förslag, i stort sett likvärdigt som med nedsänkta spår genom Sundbyberg som tidigare beskrivits.

Förslaget har avförts från utredningen.

Variant för delsträckan Jakobsberg

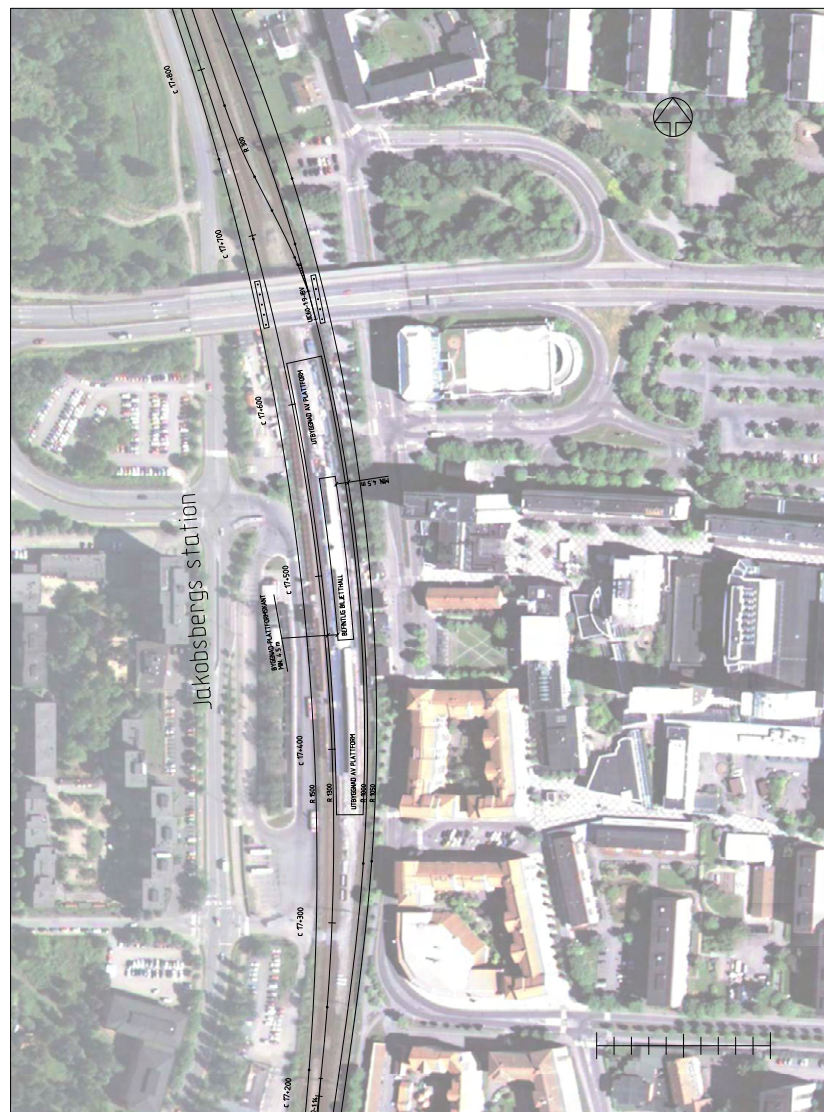
Variant station med två nya spår på västra sidan (mot centrum)

Förslaget innebär att en utbyggnad av pendeltågsstationen i Jakobsberg sker med intrång endast på den västra sidan mot dagens busshållsplatser mm, och att dagens gräns för spårområdet mot centrumsidan och Ynglingavägen kan behållas. I praktiken innebär förslaget att dagens pendeltågsstation med spår och plattform mm behöver rivas och byggas upp i ett nytt västligare läge. Spårsystemets uppbyggnad är dock densamma.

Varianten innebär en betydligt större ombyggnad av stationen jämfört med huvudförslaget. Under byggtiden kommer stora störningar att ske i omgivningen allt från störningar i tågtrafiken och med provisoriska plattformar, vägtrafiken med tillfälliga avstängningar, provisoriska busshållplatser, buller etc. I slutläget blir också tillgänglig yta för ny bussterminal och parkeringsplatser mindre jämfört med huvudförslaget.

Kostnaderna för varianten är också betydligt högre jämfört med huvudförslaget.

Varianten studeras inte vidare i detta skede.



Översiktskarta för variant med två nya spår på västra sidan.