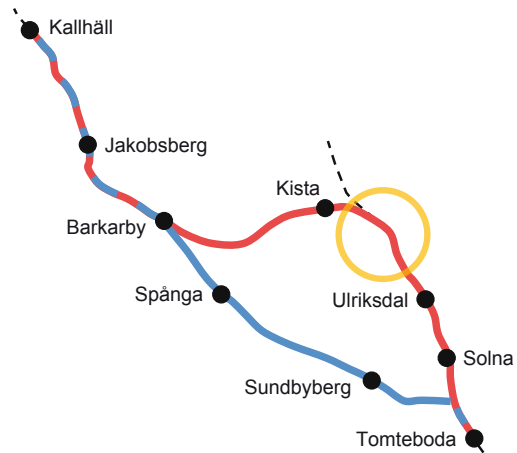
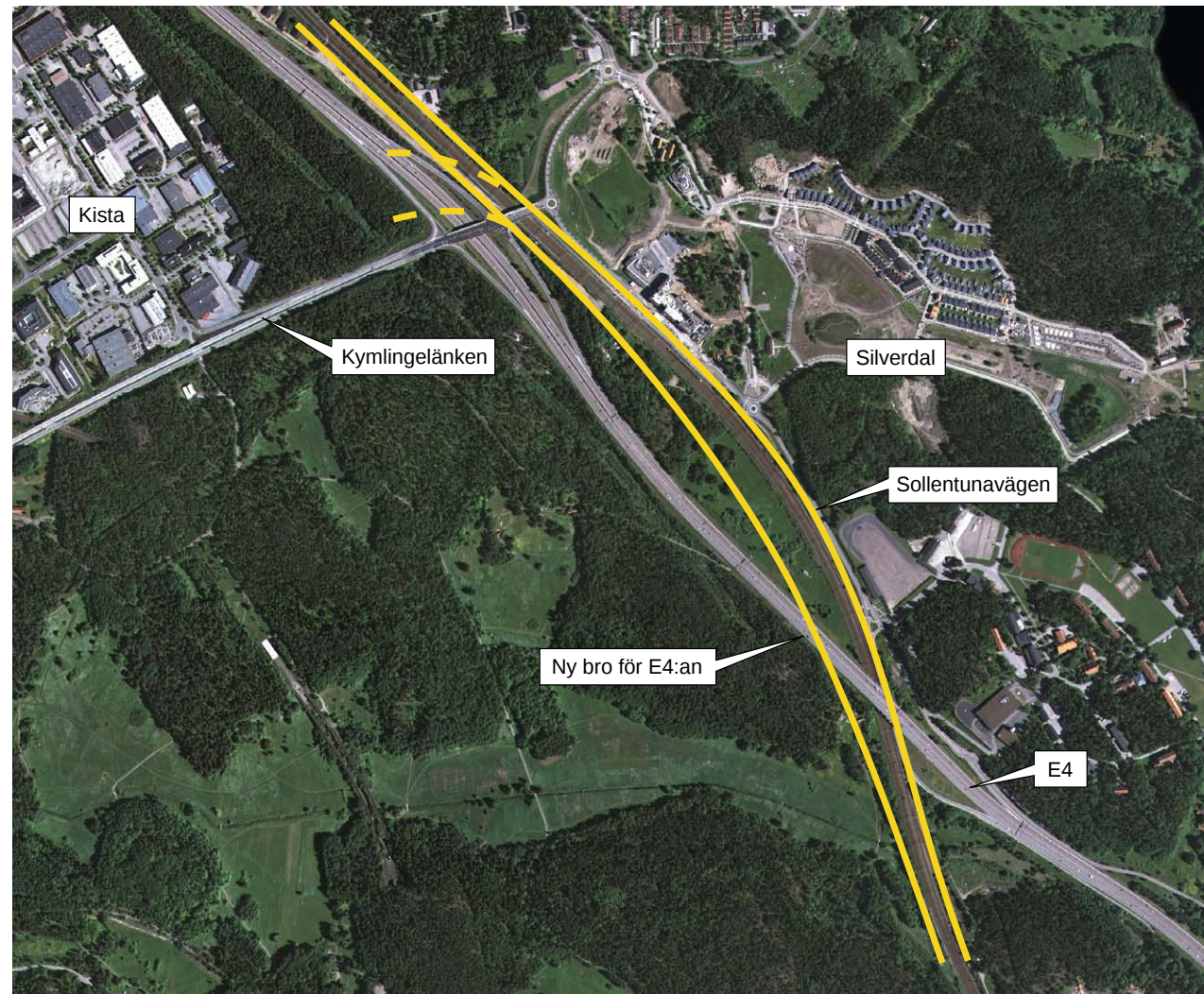


5. ALTERNATIV

Delen Silverdal



Beskrivningen omfattar sträckan från ca 400 m norr om Ulriksdal till avgreningen vid Silverdal till tunnelarna under Kista och Järvafältet.

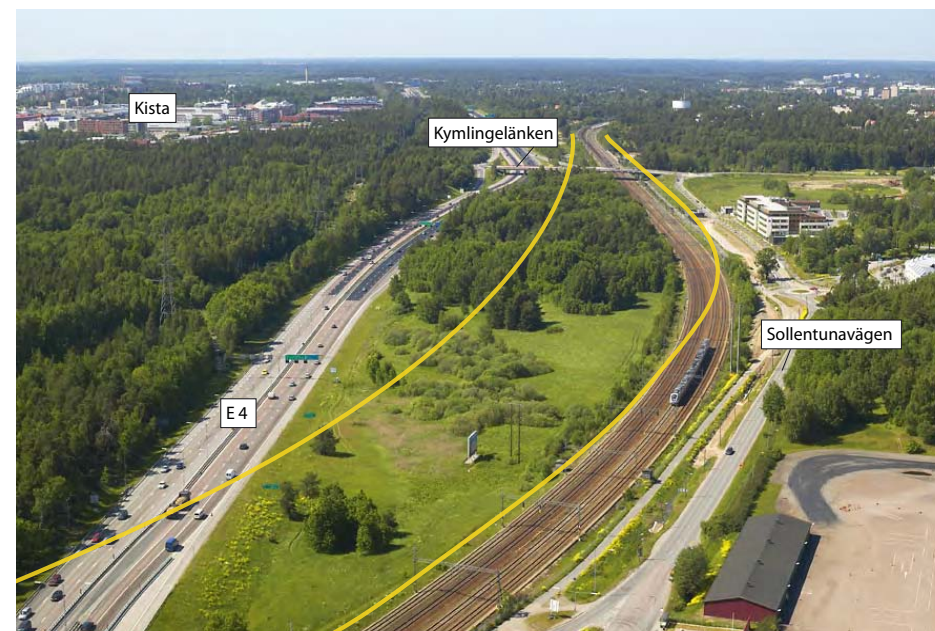


Översiktskarta med utredningskorridoren för sträckan förbi Silverdal.

5. ALTERNATIV



Snedbilden omfattar sträckan från ca 400 m norr om Ulriksdals station till avgreningen för tunnlarna under Kista och Järvafältet.



Sträckan från korsningen med väg E4 till avgreningen för tunnlarna under Kista och Järvafältet.

5. ALTERNATIV

För delsträckan beskrivs ett huvudalternativ och en variant.

Huvudförslaget är:

- Mälarbanans anslutning till Ostkustbanan – utbyggnad med 8 spår

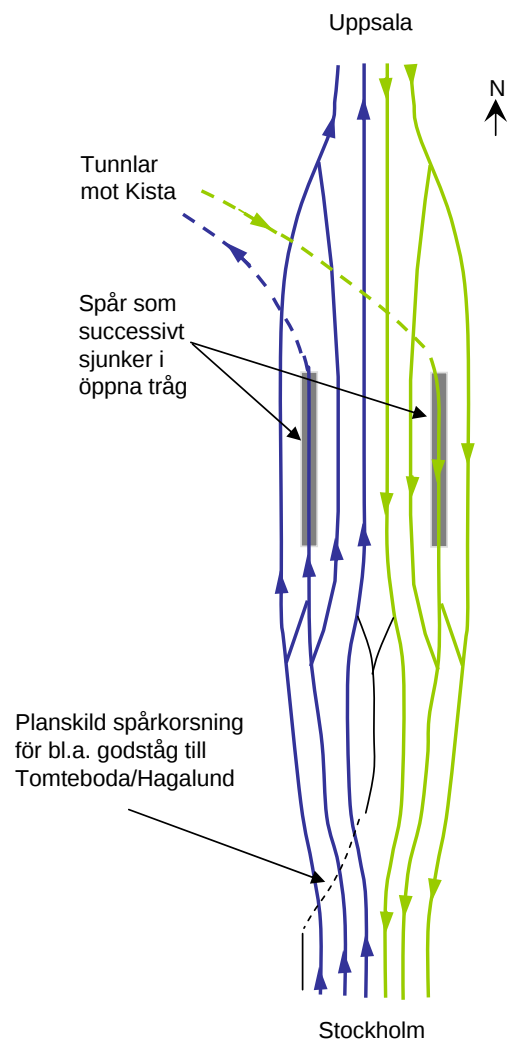
Variant är:

- Mälarbanans anslutning till Ostkustbanan – utbyggnad med 6 spår

Mälarbanans anslutning till Ostkustbanan – utbyggnad med 8 spår

Förslaget innebär en omfattande spårutbyggnad och linjerätning av spåren på sträckan. Generellt gäller att sträckan ska kompletteras med ytterligare två spår för att klara av tågtrafiken till/från Mälarbanan (via tunnlar under Kista/Järvafältet). På sträckan finns idag fem spår varav ett är ett gods-spår för tåg till/från Hagalund/Tomtebodan med en planskild spåranslutning till Ostkustbanan. Förslaget innebär att den planskilda godstågsanslutningen flyttas så att den ansluter till de två spåren i mitten av spårsystemet, se schematisk skiss intill.

På sträckan kommer en omfattande linjerätning att behöva genomföras på grund av tillkommande spår och växlar som behövs för Mälarbanans planskilda anslutning till Ostkustbanan. I norra delen av avsnittet kommer två av spåren successivt att sjunka ner för att så småningom korsa under de övriga spåren, s.k. planskild spårkorsning, och ansluta till de två tunnelrören under Kista och Järvafältet.



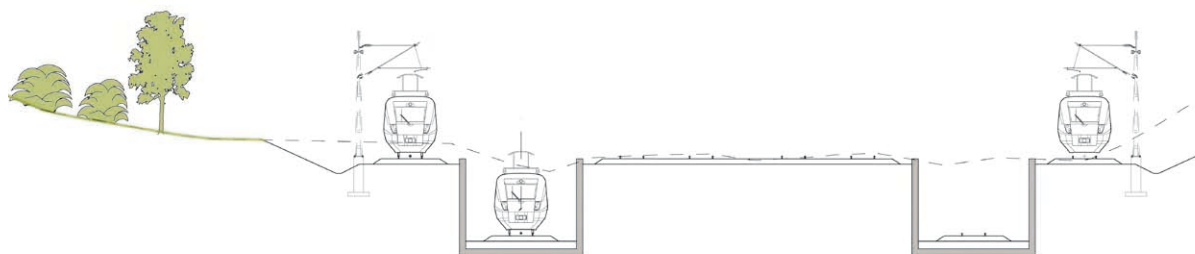
Schematisk skiss med en utbyggnad av 8 spår för anslutningen till Ostkustbanan.



Snedbild över dagens spårområde vid Silverdal.

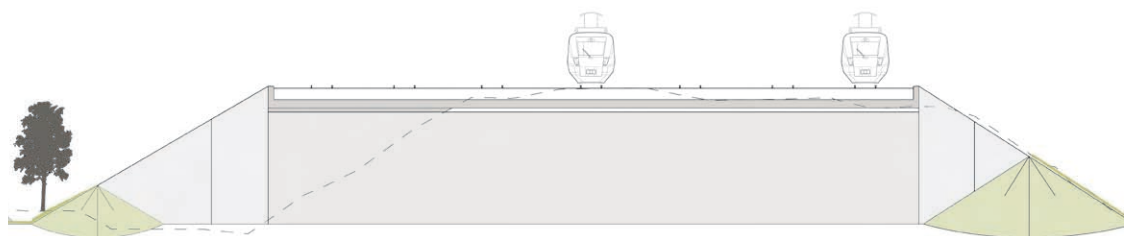


Fotomontage över huvudförslaget med en utbyggnad av 8 spår inklusive den linjerätning som föreslås i avsnittet.



Sektion för huvudförslaget med en utbyggnad av 8 spår. Sektionen är tagen i höjd med Pfizers byggnad.

I Solna i höjd med Överjärva gård finns en nybyggd gång- och cykelbro över spåren. Denna kan antingen komma att behöva rivas och ersättas eller så kan det bli aktuellt med en ekodukt i detta läge. Ekodukt är en brokonstruktion för både människor och djur som tillåter växtlighet ovanpå bron. Det finns en överenskommelse mellan Banverket och Vägverket i det gemensamma arbetet att avhjälpa väsentliga barriäreffekter utefter vägar och järnvägar, att passagen över E4 och järnvägen ska prioriteras. Bilden på höger sida upptill visar hur en ekodukt kan se ut.

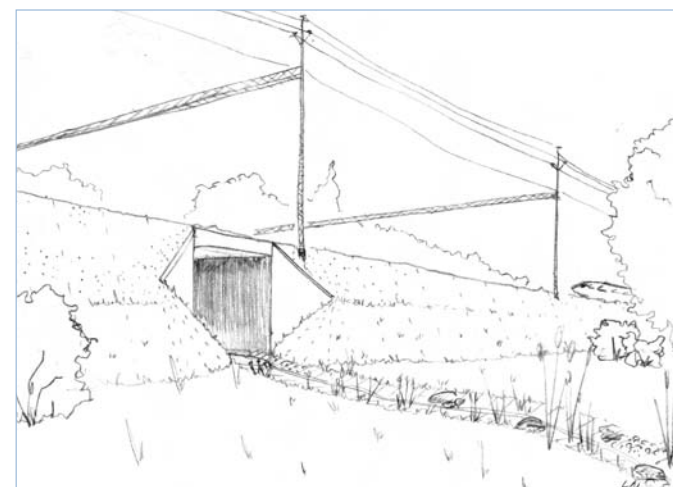


Sektion för Igelbäckens passage under järnvägsområdet.

Vid Igelbäcken som idag korsar under Ostkustbanan strax norr om Överjärva gård föreslås en ny större och förlängd passage för främst mindre djur, se bild på höger sida nertill som visar ett förslag till utformning.



Bilden visar exempel på en ekodukt som idag finns i Holland.

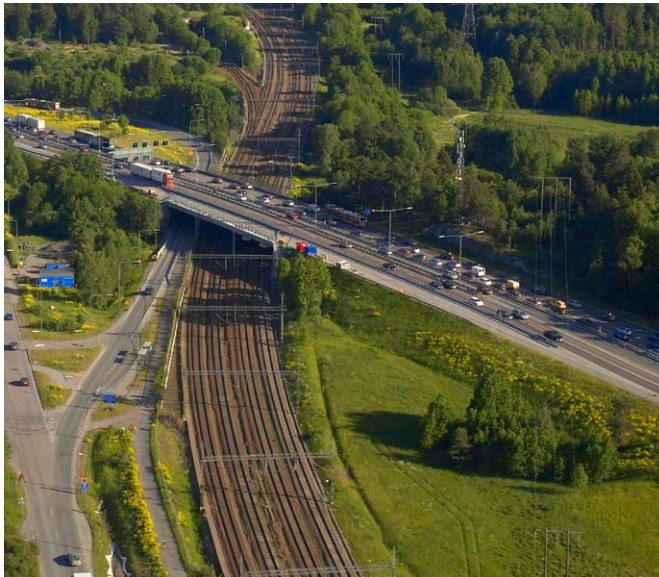


Förslag på utformning av ny passage för Igelbäcken under järnvägsområdet.

5. ALTERNATIV

Strax söder om Silverdal korsar väg E4 över järnvägen. Vägbron kommer att behöva rivas och ersättas med en ny, strax norr om nuvarande läge, på grund av järnvägens utbyggnad med fler spår och linjerätning. Linjerätningen är föranledd av de växelförbindelser som behövs för spåranslutningen mot Kista. Vaxelförbindelserna behöver läggas i rakspår för att inte reducera hastigheterna på Ostkustbanans spår. Vägverket planerar även att bygga ut E4:an med ytterligare körfält i detta avsnitt.

Kymlingelänkens vägbro över spårerna kommer också att behöva rivas och ersättas med en ny vägbro.



Bilden visar dagens vägbro för E4 över Ostkustbanan strax söder om Silverdal. En ny vägbro föreslås strax nordost om befintlig vägbro (övre vänstra hörnet).

Variant för delsträckan Silverdal

Mälarbanans anslutning till Ostkustbanan – enkel utformning

I förstudieskedet diskuterades en lösning med endast sex spår i anslutningen till Ostkustbanan. Förslaget bygger på att de två nya spårerna till Kista och Järnafältet ansluter mellan de två spårerna för respektive trafikriktning, se schematisk skiss intill.

Från detta avsnitt och in till Tomtebodas sex huvudspår mot dagens fyra. Dagens planskilda anslutning för driftspår till och från Hagalund/Tomteboda behålls i nuvarande läge men måste byggas om och förlängas då spårsystemet breddas.

Nackdelen med en enkel utformning av Mälarbanan till Ostkustbanan är att tågtrafiken på befintlig Ostkustbana kommer att påverkas negativt med avseende på kapacitet av denna utformning. Spårsystemet är inte heller anpassat för en eventuell framtida utbyggnad av Ostkustbanan norr om Silverdal.

Förslaget har inte studerats vidare i detta skede.

