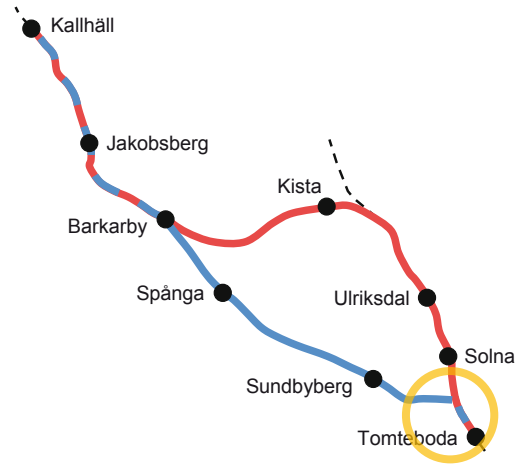
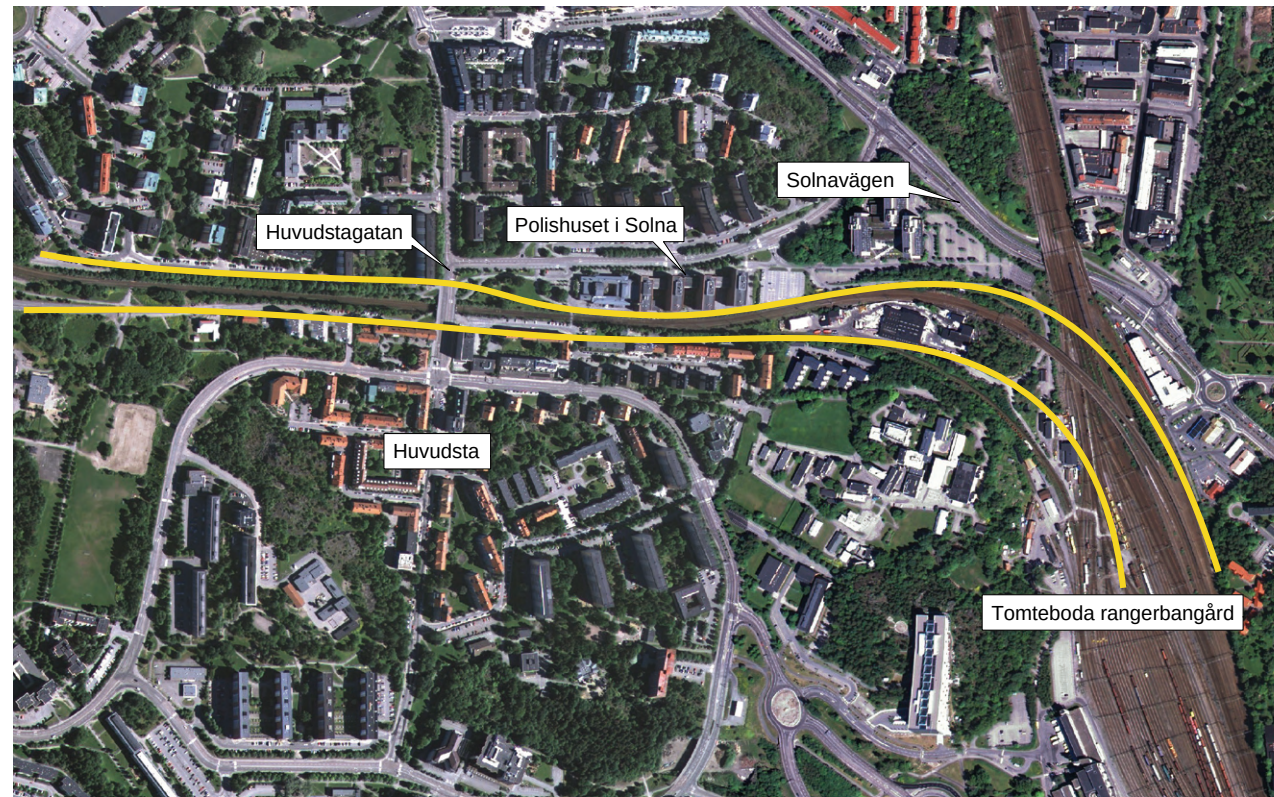


5. ALTERNATIV

Befintlig korridor Inre Delen Tomteboda–Huvudsta



Beskrivningen omfattar sträckan från Tomteboda vid anslutningen till bland annat Citybanan och fram till den planskilda passagen under spåren för gång- och cykeltrafik vid Ankdammsgatan i Solna.



Översiktskarta med utredningskorridren för sträckan Tomteboda–Huvudsta.

0 500 m



Snedbild över sträckan mellan Tomteboda och fram till polishuset i Solna.



Snedbild över sträckan strax innan polishuset i Solna och fram till den planskilda passagen vid Ankdammsgatan.

På delsträckan beskrivs ett huvudförslag till utformning i ytläge och tre stycken varianter. Huvudförslaget är:

- Magasinspår till Tomteboda godsbangård

De tre varianterna är:

- Växlar i plan till Tomteboda godsbangård
- Planskild spåranslutning till Tomteboda godsbangård
- Ny pendeltågsstation i Huvudsta

Magasinspår till Tomteboda godsbangård

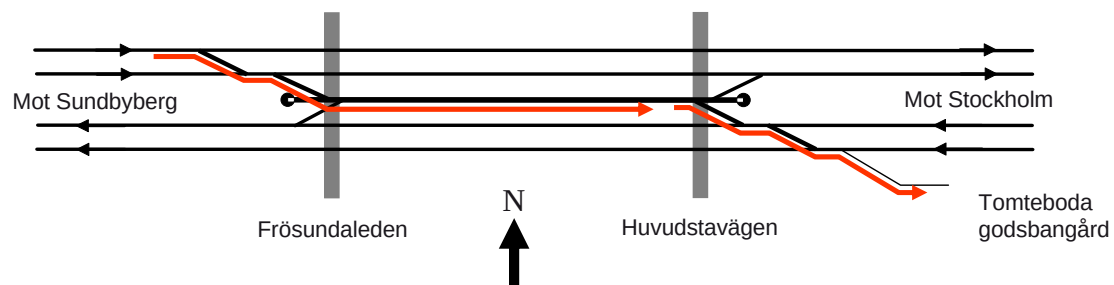
Förslaget innebär att befintligt dubbelspår utökas med två till tre nya spår på sträckan.

En breddning av spårområdet kommer att behöva genomföras på båda sidorna om befintliga spår utmed hela sträckan, framför allt mellan broarna för Huvudstavägen och Frösundaleden, för att inrymma fem spår i bredd.

Generellt behöver spårområdet breddas med ca 15-20 m uteder linjen. Spårerna kommer i huvudsak att ges samma höjdläge som dagens spår.

På delsträckan finns idag en godstågsanslutning till Tomteboda godsbangård. I huvudförslaget redovisas förutom en utbyggnad till fyra spår på sträckan, ytterligare ett femte spår på en sträcka av ca 700-800 m i mitten av fyrsparssystemet, ett så kallat "magasinspår". För godståg som kommer norrifrån på Mälarbanan, blir det möjligt att stanna på mittspåret i väntan på att korsa motriktad tågtrafik på de två spåren norrut, samtidigt som det blir möjligt för bakomvarande tåg att passera, se bild på nästa sida.

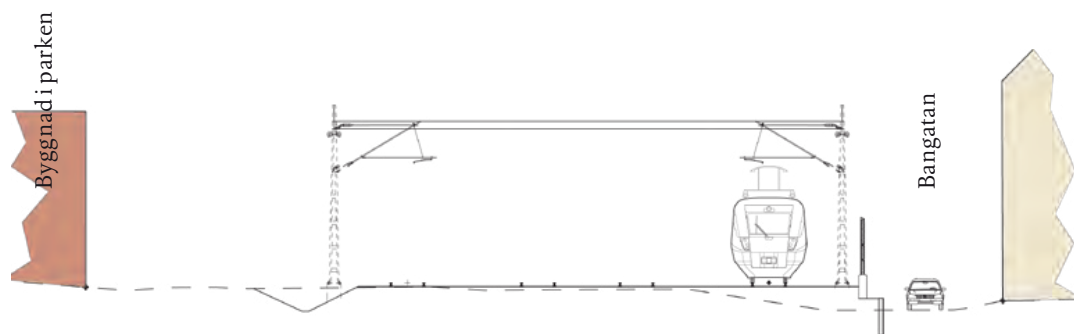
5. ALTERNATIV



Huvudförslaget med magasinsspår till Tomtebodas godsbangård.

Sektionen genom Huvudsta är trång och parallella gator utmed spårområdet kommer att behöva smaltas av och få en försämrad funktion för bland annat parkering. På båda sidor om järnvägen kan det bli aktuellt med 1-2 m höga stödmurar för att minimera intrånget.

I höjd med polishuset i Solna finns idag en plankorsning för gång- och cykeltrafik. Plankorsningen är försedd med bommar som faller då tågen passerar. Plankorsningen kommer i detta alternativ att slopas och ersättas med en ny gångtunnel med fasta trappor och hiss. Cykeltrafiken hänvisas vägen över Huvudstavägen.



Sektion genom Huvudsta i höjd med polishuset med fyra spår.

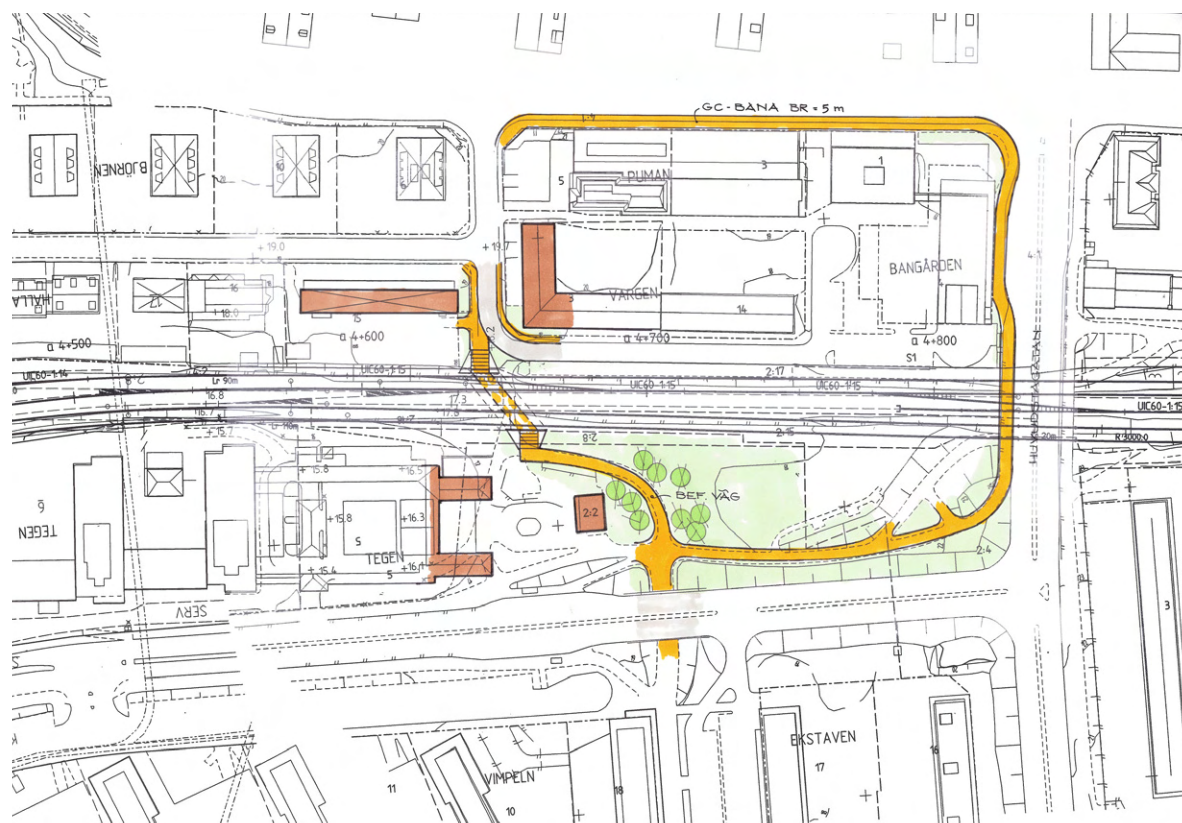


Trång sektion genom Huvudsta.

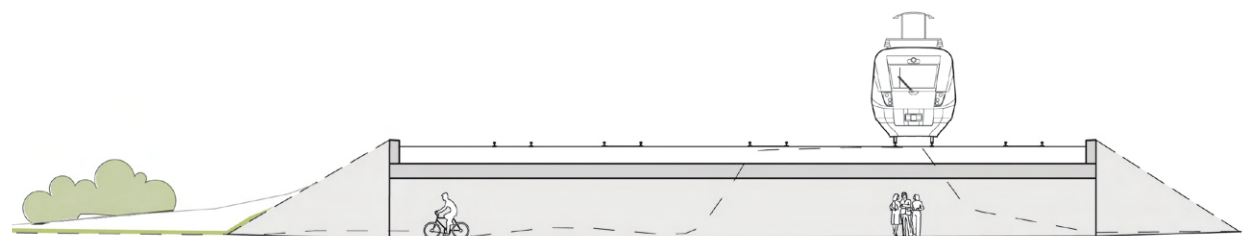


Trång sektion utmed Bangatan.

5. ALTERNATIV

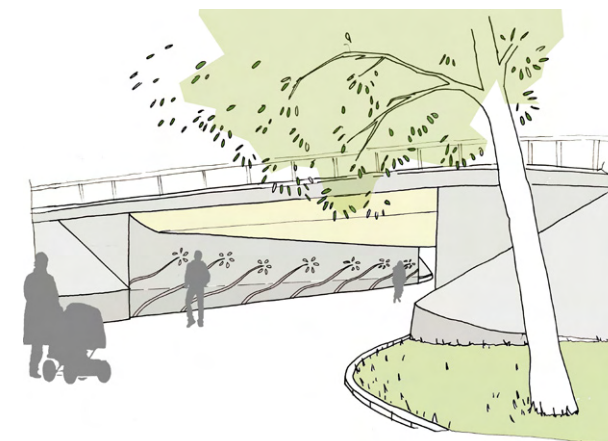


Förslag på ny planskild gångtunnel under järnvägen med fasta trappor och hiss samt med cykelväg via Huvudstavägen.



Sektion för ny gång- och cykeltunnel under järnvägen.

Vägbron för Huvudstavägen kommer att behöva rivas och ersättas med en ny. Befintliga gång- och cykelvägar under dagens vägbro behöver flyttas något i sidled för att ge plats åt de nya spåren. Utmed Ankdammsgatan finns idag en gång- och cykelport under järnvägen som också behöver rivas och ersättas med en ny bredare och längre port under järnvägen.



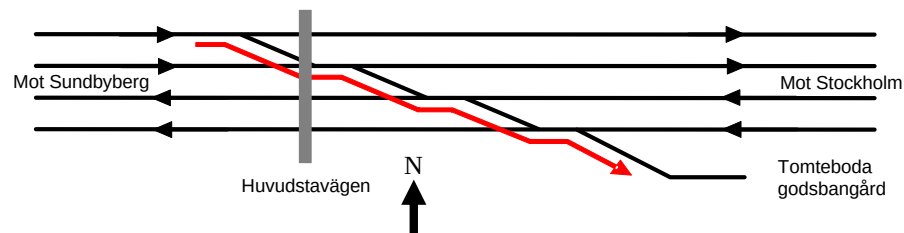
Förslag på ny gång- och cykeltunnel under järnvägen utmed Ankdammsgatan.

5. ALTERNATIV

Varianter för delsträckan Tomtebodavägen - Huvudsta

Variant med växlar i plan till Tomtebodas godsbangård

Förslaget innebär att befintligt dubbelspår utökas med två nya spår till ett fyrsparssystem i befintlig sträckning med växlar i plan till Tomtebodas godsbangård.

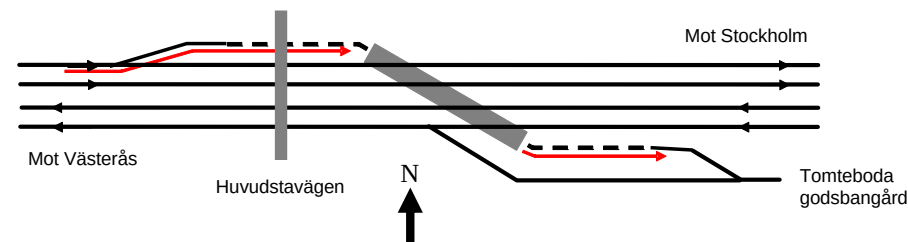


Godstågsanslutning till Tomtebodas godsbangård med växlar i plan

Utformningen med växlar i plan kräver inte något extra utrymme utöver 4 spår men innebär en sämre lösning ur tågtrafiksynpunkt då det i praktiken blir mycket svårt att framföra godstrafik till Tomteboda under högtrafikperioden morgon och eftermiddag.

Variant med planskild spåranslutning Tomtebodas godsbangård

Förslaget innebär att ytterligare ett nytt spår på ca 600 m byggs på den norra sidan om fyrsparssystemet för att sedan korsa under de fyra spåren och ansluta till dagens godsspår till Tomteboda på den södra sidan. Spåret på den norra sidan sträcker sig ca 300 m på vardera sidan om vägbron för Huvudstaleden. Spåret sjunker successivt ner till en nivå på ca 8 m under de fyra spåren i ytläget.



Variant med planskild spåranslutning till Tomtebodas godsbangård

Varianten innebär att spårområdet behöver breddas ytterligare framför allt på den norra sidan och på ömse sidor om vägbron för Huvudstavägen. Även på den södra sidan utmed Bangatan blir intrånget något större jämfört med huvudalternativet.

Även denna variant bedöms som genomförbar men kräver också ett större markintrång jämfört med huvudalternativet på sträckan. Varianten innebär den bästa lösningen för godstrafiken till Tomteboda godsbangård och att godståg kan framföras även under högtrafikperioden.

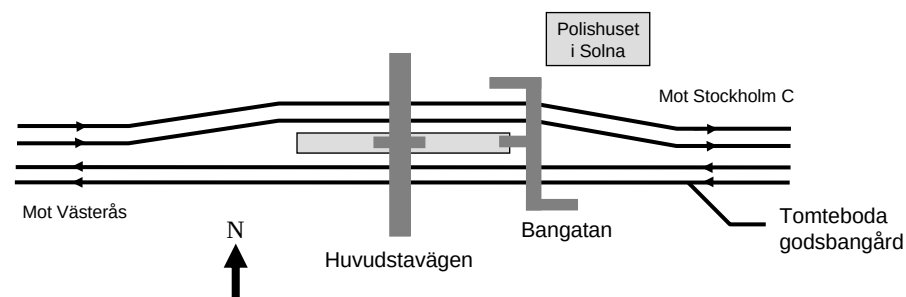
Varianten innebär också att en ny gång- och cykeltunnel under spåren i höjd med polishuset inte kan genomföras enligt huvudalternativet. Det nya tillkommande spåret på den norra sidan ligger mycket lägre i detta avsnitt och hamnar då i kollision med den tänkta tunneln för gående och cyklister. En tänkbar lösning i denna variant är då att en ny gångpassage ordnas över spåren i höjd med polishuset och att cyklister hänvisas till vägbron för Huvudstavägen.

Kostnaderna för varianten är högre bland annat på grund av mer spårbyggnad, tillkommande järnvägsbro, längre vägbro för Huvudstagan m.m.

Variant med ny pendeltågsstation i Huvudsta

Förslaget innebär att en ny pendeltågsstation byggs i Huvudsta. Stationen placeras centriskt över Huvudstavägen och de nya gång- och cykelvägarna utmed Huvudstavägens båda sidor kommer att nyttjas för en anslutning med trappor och hiss till plattformen. Uppe på vägbron för Huvudstavägen är det också möjligt att anordna bussangöring m.m.

Den nya planerade gångtunneln i höjd med polishuset i Solna kan också nyttjas för anslutning till plattformen.

**Variant med ny pendeltågsstation i Huvudsta**

Varianten innebär att spårområdet behöver breddas ytterligare framför allt på den norra sidan och på ömse sidor om vägbron för Huvudstavägen. Även denna variant bedöms som genomförbar men kräver ett större markintrång jämfört med huvudalternativet på sträckan.

Kostnaderna för varianten är högre bland annat på grund av ny plattform inklusive inredning och anslutningar, längre vägbro för Huvudstagatan och den nya planerade gångtunneln vid polishuset m.m.

Varianten är svår att åstadkomma om huvudförslaget med magasinspår väljs.