

Stockholm 2005-09-30

Östra banregionen  
Sektionen för strategisk planering  
Box 1070  
172 22 Sundbyberg

**Synpunkter från Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Stockholms Naturskyddsförening, Naturskyddsföreningen i Järfälla samt Föreningen Rädda Järvafältet förslagshandling Mäljarbanan Tomteboda-Kalhäll.**

**Sammanfattning**

1. Föreningarna förordar att det fortsatta utredningsarbetet inriktas på alternativet Kista korridor – Kista centralt med spåret i en tunnel under Igelbäckens dalgång. Denna lösning ger de sammantaget bästa effekterna.
2. Ytterligare arbete krävs för att minska intrången i Görvälns naturreservat (gäller oavsett val av dragningsalternativ). Kompensationsåtgärder vid passagen över Igelbäcken vid Ulriksdal bör preciseras.
3. Den samhällsekonomiska lönsamheten för olika alternativ bör beräknas med och utan effektiva trängselavgifter på vägtrafiken.

**Bakgrund**

I förslagshandlingen analyseras olika tänkbara dragningsalternativ för en försträckning av Mäljarbanan på sträckan Tomteboda-Kalhäll. Två principiellt olika alternativ finns – via Sundbyberg (dvs i nuvarande sträckning) eller via Kista. För Sundbybergslösningen redovisas två varianter, en med järnvägen i ytläge, en med spåren i tunnel. Beträffande Kista finns två principlösningar, bägge i tunnel under Igelbäcken, men i det ena fallet med stationen närmare Helenelund, i det andra fallet med stationen centralt under Kista. Norr om Barkarby är alternativen likadana. Ett alternativ med spåren i tunnel under Jakobsberg har valts bort, främst p g a mycket höga kostnader.

Ytlösningen genom Sundbyberg beräknas kosta 3,9 miljarder, övriga lösningar ca 7,5 miljarder kr. Endast ytlösningen uppvisar samhällsekonomisk lönsamhet.

Ytalternativet genom Sundbyberg ger mycket stora intrång och befäster nuvarande regionala struktur. Tunnellösningen ger i varje fall på sikt snarast förbättringar, men har samma strukturerande effekter.

Kista-alternativen innebär vissa ingrepp i Kymlingeskogen. Samtidigt antyder förslagshandlingen att dessa skulle kunna kompenseras genom att man lyfter upp nuvarande järnväg över Igelbäckens dalgång på broar.

Tydliga ingrepp blir det i alla alternativ i Görvälns naturreservat i Järfälla.

**Synpunkter**

En dragnings av banan via Kista förefaller bättre från miljösynpunkt eftersom denna dragnings ger bättre förutsättningar att attrahera bilister. En lösning där intrång i Kymlingeskogen kompenseras med åtgärder som ökar tillgängligheten mellan Ekoparken och Järvafältet är mycket intressant.

Om intrånget i Görvälns naturreservat inte kan undvikas, måste intrånget på något sätt kompenseras fullt ut. Förslag till kompensationer måste snarast tas fram för att en helhetsbedömning ska kunna göras.

I de rekommendationer för hur samhällsekonomiska effekter av infrastrukturprojekt ska bedömas som Statens Institut för KommunikationsAnalys (SIKA) utarbetat i samarbete med trafikverken sägs bl a: *”Stora vägprojekt (större än 1 miljard kronor) i storstäder bör alltid lönsamhetsberäknas både med och utan marginalkostnadsbaserade vägavgifter.”*<sup>1</sup>

Motsvarande borde även gälla för stora satsningar i spårprojekt, dvs Banverket borde göra samhällsekonomiska bedömningar för projekten med och utan effektiva vägavgiftssystem.

Mårten Wallberg  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Magnus Rothman  
Stockholms Naturskyddsförening

Magnus Nilsson  
Föreningen Rädda Järvafältet

Hans Bridal  
Naturskyddsföreningen i Järfälla

---

<sup>1</sup> Översyn av samhällsekonomiska kalkylvärden och metoder på transportområdet. SIKA Rapport 2002:4, sid 180