



PM 2010:137 RII (Dnr 314-103/2010)

Förstudie för Tvärbana Norr Kistagrenen

Remiss från AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Som svar på remissen "Förstudie för Tvärbana Norr, Kistagrenen" hänvisas till vad som sägs i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) har till staden översänt en förstudie för Tvärbana Norr, Kistagrenen, för yttrande främst över val av definitiva sträckningar på några platser längs banan.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Bromma stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB samt Stockholm Business Region AB.

Stadsledningskontoret anser att Kistagrenen har mycket hög angelägenhetsgrad och staden har under lång tid varit pådrivande. Förstudien stärker i sig stadens starka förord för banans byggande.

Exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden förordar att tvärbanan ansluts till Ostkustbanan i Sollentuna centrum, men att en anslutning i Helenelund kan övervägas som en etapplösning. Genom norra Kista förordar nämnderna i princip en sträckning längs Torshamnsgatan och vid Solvalla förespråkar nämnderna den rakare av de två redovisade sträckningarna.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd anser att det är viktigt att så många invånare som möjligt ska få tillgång till ytterligare kollektivtrafik, varför nämnden förordar alternativet med en sträckning från Kista C till Sollentuna C. Med stationerna Grönlandsgången, Kista Äng och Kista Gård i de nya pågående exploaterade bostadsområden samt för de boende i Husby blir tillgängligheten störst för resenärerna i nämndens område med denna sträckning av tvärbanan.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd är positiv till utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagrenen och anser att alternativet tågsträckning till Helenelund bör förordas då det bäst uppfyller målet om en kostnadseffektiv kollektivtrafik. Eftersom kommunikationsstråken mellan vissa områden i Spånga samt förbindelser på tvären från områ-

dena Hjulsta/Tensta till Akalla/Husby/Kista är bristfälliga anser nämnden att de behöver förstärkas.

Fastighetsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB och Stockholm Business Region AB har inte inkommit med svar på remissen.

Mina synpunkter

Kistagrenens förverkligande är mycket angeläget för Stockholms stad. Staden har under lång tid varit pådrivande i frågan och spårdragningen är en bärande del av den av kommunfullmäktige godkända Vision Järva 2030. Dess betydelse för utvecklingen av Kista Science City kan inte nog betonas. Kistagrenen ingår också i det avtal om medfinansiering av infrastruktursatsningar i länet som godkändes av kommunstyrelsen den 2 december 2009.

Vad gäller de alternativa sträckningarna instämmer jag i vad som redovisas i det gemensamma tjänsteutlåtande som avgivits av exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret den 4 mars 2010, och som i huvudsak delas av stadens övriga remissinstanser. Jag vill även understryka vikten av en god koppling mellan Rinkeby och stationen i Ursvik.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Som svar på remissen "Förstudie för Tvärbana Norr, Kistagrenen" hänvisas till vad som sägs i denna promemoria.

Stockholm den 11 november 2010

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. "Förstudie för Tvärbana Norr, Kistagrenen", sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Vi förordar att Tvärbans Kistagren ska dras till Sollentuna centrum. Där finns köpcentrum och arbetsplatser och området är knutpunkt för många busslinjer. Det är angeläget att bygget kommer igång. Diskussioner om ändhållplatsen får inte leda till att projektet försenas. En kompletterande utredning, om vilken alternativ dragning genom Kista som förväntas ge störst kollektivtrafikökning, bör göras. Samordning mellan SL, Stockholms stad och Sollentuna kommun är viktig.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* och *Per Bolund* (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Karin Rågsjö* (V) enligt följande.

För att förbättra och öka tillgängligheten i kollektivtrafiken i Stockholm är det viktigt att tvärförbindelserna byggs ut. Tvärbana norr Kistagrenen är ett viktigt och prioriterat projekt som kommer att försörja många nya och gamla bostadsområden och arbetsplatser med bra kollektivtrafik. Solvalla Södra, som både har kontakt med stadsutvecklingsområdet Annedal och närhet till en tänkt pendeltågsstation, är ett klokt förslag för en hållplats. Dock är det oerhört viktigt att ytterligare ett hållplatsläge, som betjänar Annedal, inryms mellan hållplatserna Solvalla Södra och Bromma Flygplats.

ÄRENDET

SL har till staden översänt en förstudie för Tvärbana Norr, Kistagrenen, för yttrande främst över val av definitiva sträckningar på några platser längs banan.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Bromma stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB samt Stockholm Business Region AB. Fastighetsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB och Stockholm Business Region AB har inte inkommit med svar på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 maj 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret vill inledningsvis framhålla projektets mycket höga angelägenhetsgrad. Staden har under lång tid varit pådrivande i fråga om Kistagrenens förverkligande och den är en bärande del av den av kommunfullmäktige 2009-04-20 godkända Vision Järva 2030. Dess betydelse för utvecklingen av Kista Science City kan inte nog betonas. Kistagrenen ingår också i det avtal om medfinansiering av infrastruktursatsningar i länet som godkändes av kommunstyrelsen 2009-12-02. I den avsiktsförklaring som ligger till grund för avtalet har staden förklarat sig beredd att bidra med 1,25 mdkr till Tvärbanan Solna/Kista.

Förstudien stärker i sig stadens starka förord för Kistagrenens byggande.

Vad gäller de alternativa sträckningarna instämmer kontoret i vad som redovisas i det gemensamma tjänsteutlåtande som avgivits av exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret 2010-03-04, och som i huvudsak delas av stadens övriga remissinstanser.

Det innebär att kontoret i fråga om sträckningen förbi Solvalla-Rissne förordar det genast alternativa, öster om Sundbybergs kommunalhus, som ger en viss tids-vinst utan andra påtagliga förluster. Vad gäller placeringen av områdets hållplats förordas alternativet Solvalla södra som både ger godtagbara gångtider till den framväxande bebyggelsen i Annedal och samtidigt möjliggör en koppling till en eventuell framtida pendeltågstation vid Solvalla. Hållplatsalternativet Annedal har dock ett centralare läge ur Annedals perspektiv och bör därför ännu ej förkastas.

För passagen av Järvafältet och Igelbäckens känsliga dalgång är nu bara en östlig sträckning aktuell, vilket kontoret noterar med tillfredsställelse, då denna innebär minst sammantagen påverkan på Igelbäckens natur- och kulturresevat.

Vad gäller passagen genom Kista förordar kontoret, i likhet med de tekniska förvaltningarna, en sträckning via Torshamnsgatan. Detta alternativ ger möjlighet till hållplatser nära Kistamässan samt centralt i det nya området Kista Äng, där bland annat IT-universitetets eventuella expansion avses äga rum. Dessutom har Torshamnsgatan goda förutsättningar att stadsbyggnadsmässigt utvecklas till ett stråk med samma höga kvaliteter som Hammarby Allé – med spårvägen som viktig stomme.

Om den idag nivåskilda korsningen Kistagången-Torshamnsgatan skulle visa sig svår att anpassa för spårväg, förordar kontoret en kombination av alternativen Kista Äng och Torshamnsgatan, enligt den modell som beskrivs i de tekniska förvaltningarnas tjänsteutlåtande.

I fråga om ändhållplats för Kistagrenen förordar kontoret Sollentuna centrum, alternativ

UA2, som sammantaget ger störst måluppfyllelse.

Detta alternativ stödjer också bäst Kistas utbyggnad mot nordväst.

Om det av t ex ekonomiskas skäl inte visar sig möjligt att på kort sikt dra fram Tvärbanan ända till Sollentuna centrum, förordar kontoret en dragning till Helenelund, alternativ UA1, som en etapplösning. Den har sämre utvecklings-möjligheter, men ger en mer direkt koppling till pendeltåg och är ca 2 mdkr billigare. Att få till stånd Kistagrenen i närtid är överordnat slutlig ändhållplats.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 mars 2010 följande

1. Exploateringsnämnden besvarar kommunstyrelsens remiss med kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2010 följande

1. Nämnden besvarar kommunstyrelsens remiss med kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Stellan F Hamrin (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 mars 2010 följande

1. Nämnden beslutar att överlämna kontorens tjänsteutlåtande daterat den 4 mars 2010 som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Maria Hannäs m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Kristina Alvendal m.fl. (M), vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (S), Abit Dundar (FP), Göran Oljeqvist (KD), Cecilia Obermüller (MP) och Maria Hannäs m.fl. (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Kristina Alvendal m.fl. (M), Abit Dundar (FP) och Göran Oljeqvist (KD), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Lukas Forslund (C) som instämmer i särskilt uttalande från ordföranden Kristina Alvendal m.fl. (M), vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (S), Abit Dundar (FP), Göran Oljeqvist (KD), Cecilia Obermüller (MP) och Maria

Hannäs m.fl. (V) samt även särskilt uttalande från ordföranden Kristina Alvendal m.fl. (M), Abit Dundar (FP) och Göran Oljeqvist (KD).

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 15 april 2010 följande

Att besvara kommunstyrelsens remiss med kontorens gemensamma utlåtande.

Reservation anfördes av Sebastian Viklund (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 4 mars 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Projektets berättigande

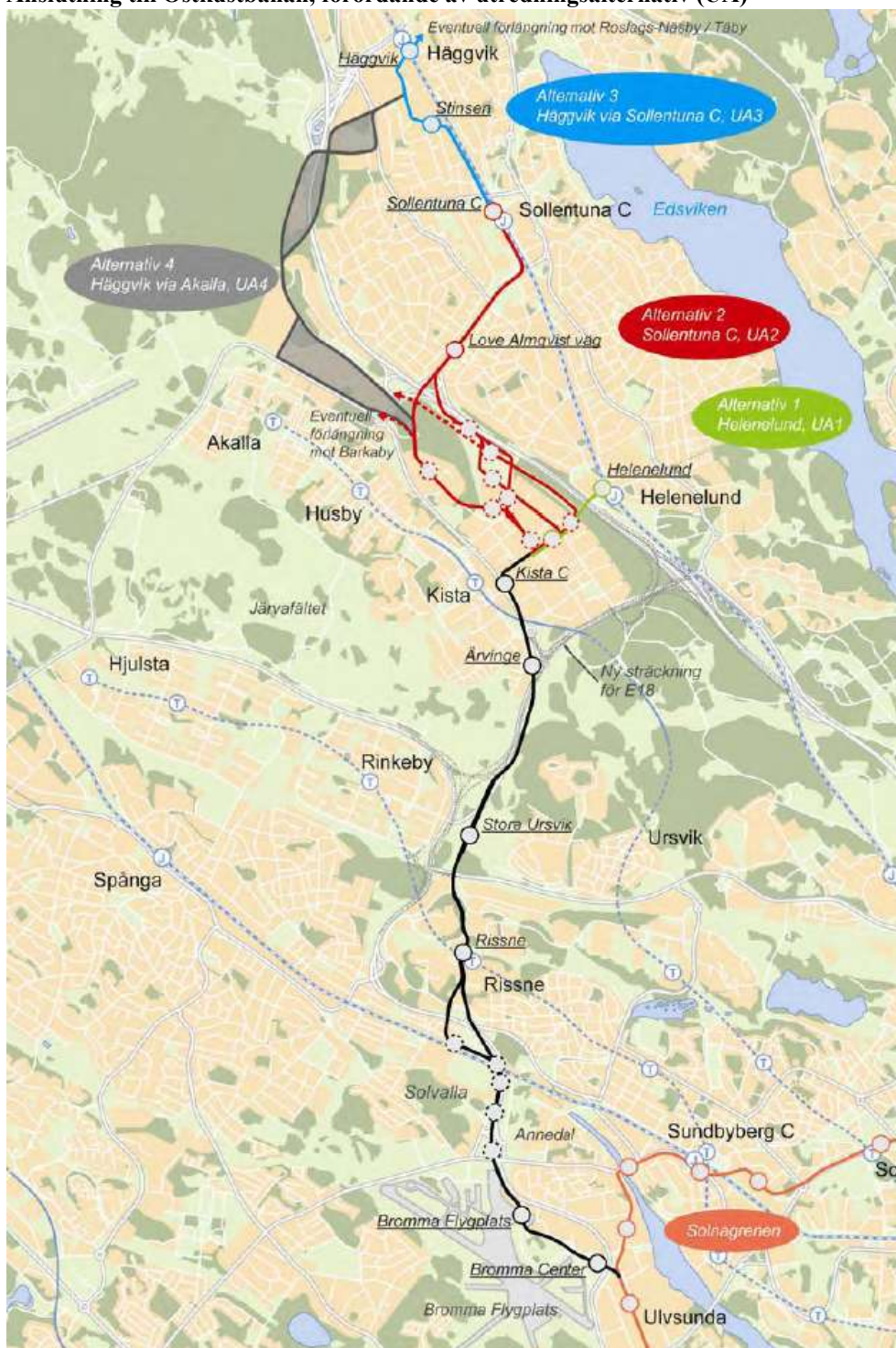
Kistagrenen ingår i det avtal om medfinansiering av väg-, spår-, m.fl. satsningar i Stockholmsregionen som godkändes i kommunstyrelsen i Stockholm 2009-12-02. I den avsiktsförklaring som ligger till grund för avtalet förklarar sig Stockholms stad beredd att bidra till tvärbanan Solna/Kista med 1,25 mdkr. Avsikts-förklaringen godkändes av kommunstyrelsen 2009-06-17.

En av de viktigaste satsningarna för den fortsatta utvecklingen i Kista Science City är utbyggnaden av Tvärbana Norr till Kista. I dagsläget visar beräkningarna att minst 42 000 personer kommer att resa med tvärbanan till Kista varje vardag. Redan nu arbetar ca 65 000 personer i Kista Science City-området varav ca 30 000 i själva arbetsplatsområdet i Kista. Ytterligare 30 000 arbetsplatser och 40 000 nya bostäder planeras långsiktigt i Kista Science City-området. Kista är en levande och växande vetenskapsstad med företag, universitet och högskolor på högsta internationella nivå.

Inget av utredningsalternativen redovisas som samhällsekonomiskt lönsamt. Det är dock kontorens erfarenhet att den s.k. nettonuvärdeskvoten ofta blir negativ vid bedömning av stora spårprojekt. En orsak till detta kan vara att vissa svårkvantifierbara effekter såsom nya exploateringar som möjliggörs av spåren inte ingår i beräkningen.

Sammantaget anser kontoren att det material som redovisas i förstudien inte ger anledning att ompröva stadens sedan tidigare positiva ställningstagande för tvärbanans Kistagren. Detta grundas framför allt på Kistas betydelse för den regionala och även nationella utvecklingen. Utbyggnad av arbetsplatser och bostäder sker med fördel i detta strategiska läge i skärningspunkten mellan E 4 och E 18 längs stråket mot Arlanda. En utbyggnad av kollektivtrafiken mot Kista blir därmed viktig för områdets och regionens tillväxt samt landets möjligheter att konkurrera på den internationella marknaden. Det är därför angeläget att utbyggnaden av tvärbanans Kistagren kan genomföras så snart som möjligt.

Anslutning till Ostkustbanan, förordande av utredningsalternativ (UA)



Ett förordande av något av de ovan redovisade fyra utredningsalternativen (UA) måste baseras på en sammanvägning av flera påverkande faktorer i förhållande till de angivna målen.

Trafikering

Förstudien påvisar att kapaciteten i vagnarna blir tillräcklig i alla utredningsalternativen med 5-minuterstrafik.

Kista – Sollentuna centrum – Haggvik bildar tillsammans en s.k. regional kärna i den regionala utvecklingsplanen från 2001 (RUFs) liksom i det nya planförslaget från 2009. Inrikt-

ningen i dessa planer följs bäst om tvärbanan dras till Häggvik för att där kunna ansluta till en framtida bytespunkt för spårväg, regionalståg, pendeltåg, buss och bil, samt förlängas till nordostsektorn. Vad gäller förenlighet med principerna i RUFS anser kontoren att alternativen kan rangordnas enligt: UA3, UA2, UA4 och UA1.

En särskild studie har visat att det finns fysiska möjligheter att anlägga en station för regionalståg i Häggvik eller Helenelund medan utrymme saknas i Sollentuna centrum. I Häggvik finns till skillnad från Helenelund fysiska förberedelser gjorda för en större station. Helenelund är också svårt att nå med buss och bil annat än i begränsad omfattning. Enligt den information som kommit kontoren till del är det dock inte aktuellt att anlägga något regionaltågsstopp vare sig i Häggvik eller Helenelund under överskådlig tid. Faktorn regionaltågsstopp bör därför enligt kontorens mening inte väga tungt vid valet av ändpunkt för tvärbanan. Annars visar SL:s beräkningar att det klart största antalet byten mellan regionalståg och tvärbana skulle ske med ett regionaltågsstopp i Helenelund.

År 2030 förutsätts hälften av pendeltågen fortsätta till Uppsala via Arlanda. Denna förändring innebär en ökad betydelse av att åstadkomma en bra bytespunkt mellan pendeltåg och tvärbanans Kistagren. SL:s beräkningar visar att UA1 skulle få det största antalet bytande passagerare mellan pendeltåg och tvärbana, tätt följt av UA2 och UA3. UA4 hamnar klart efter de andra. Med antalet bytande passagerare som utgångspunkt är UA1 det alternativ som bäst uppfyller målet att binda samman de radiella stråken.

Det är viktigt att tvärbanan byggs med hög tillgänglighet. Ur detta perspektiv blir t.ex. en anslutning vid Helenelund enligt UA1 troligen bättre än en anslutning vid Sollentuna centrum enligt UA2. Det beror på att det bara synes behövas en vertikal förflyttning i Helenelund mot två i Sollentuna centrum vid byte mellan tvärbana och pendeltåg.

Kostnadseffektivitet

Investeringskostnaden inklusive depå och fordon bedöms av SL komma att uppgå till 8,0 mdkr för UA3 och UA4, 7,4 mdkr för UA 2 och 5,8 mdkr för UA1. Den lägre kostnaden för UA1 förklaras främst av den kortare sträckningen.

Flest resenärer får UA3 tätt följt av UA2, som är identisk med UA3 fränsett att den inte går till Häggvik. Att UA3 och UA2 får flest resenärer beror på att de passerar både Sollentuna centrum och de nya exploateringsområdena i nordvästra Kista. Det minsta antalet resenärer får det kortare UA1, som inte passerar någon av dessa platser. I ett snitt just norr om Kista får UA3 och UA2 ca 40% fler resenärer än UA4, medan på ett snitt söder om Kista UA3 och UA2 får ca 10% fler resenärer än UA1.

En samhällsekonomisk beräkning uttryckt som s.k. nettonuvärdeskvot visar som tidigare nämnts att inget av alternativen är lönsamt. Bäst värde får UA1, följt av UA2, UA3 och sist UA4. Att UA1 ger den bästa samhällsekonomiska lönsamheten beror främst på den lägre investeringskostnaden i kombination med att alternativet ändå får många resenärer. Att inget av alternativen blir samhällsekonomiskt lönsamt i denna beräkning torde till stor del bero på att viktiga parametrar inte ingår i och med att de inte kan kvantifieras. En särskilt viktig sådan faktor för Kistagrenen bör vara den strukturerande effekt som utbyggnaden kan få i och med att flera större planerade exploateringar i form av bostäder och arbetsplatser är beroende av den nya banan.

Sammanfattande bedömning avseende anslutning till Ostkustbanan

Kontoren delar SL:s bedömning att UA2 ger bäst måluppfyllelse totalt sett medan UA1 bäst uppfyller målet om kostnadseffektiv kollektivtrafik. UA3 är så länge det inte är aktuellt med ett regionaltågsstopp i Häggvik intressant endast om systemet ska förlängas mot nordostsektorn. UA1 är det alternativ som i framtiden blir svårast att förlänga vidare mot nordostsektorn. UA4 har en sämre allmän måluppfyllelse än UA2 och 3, är dyrt att bygga och får färre resenärer. Kontoren anser därmed att UA4 bör avföras från vidare utredning.

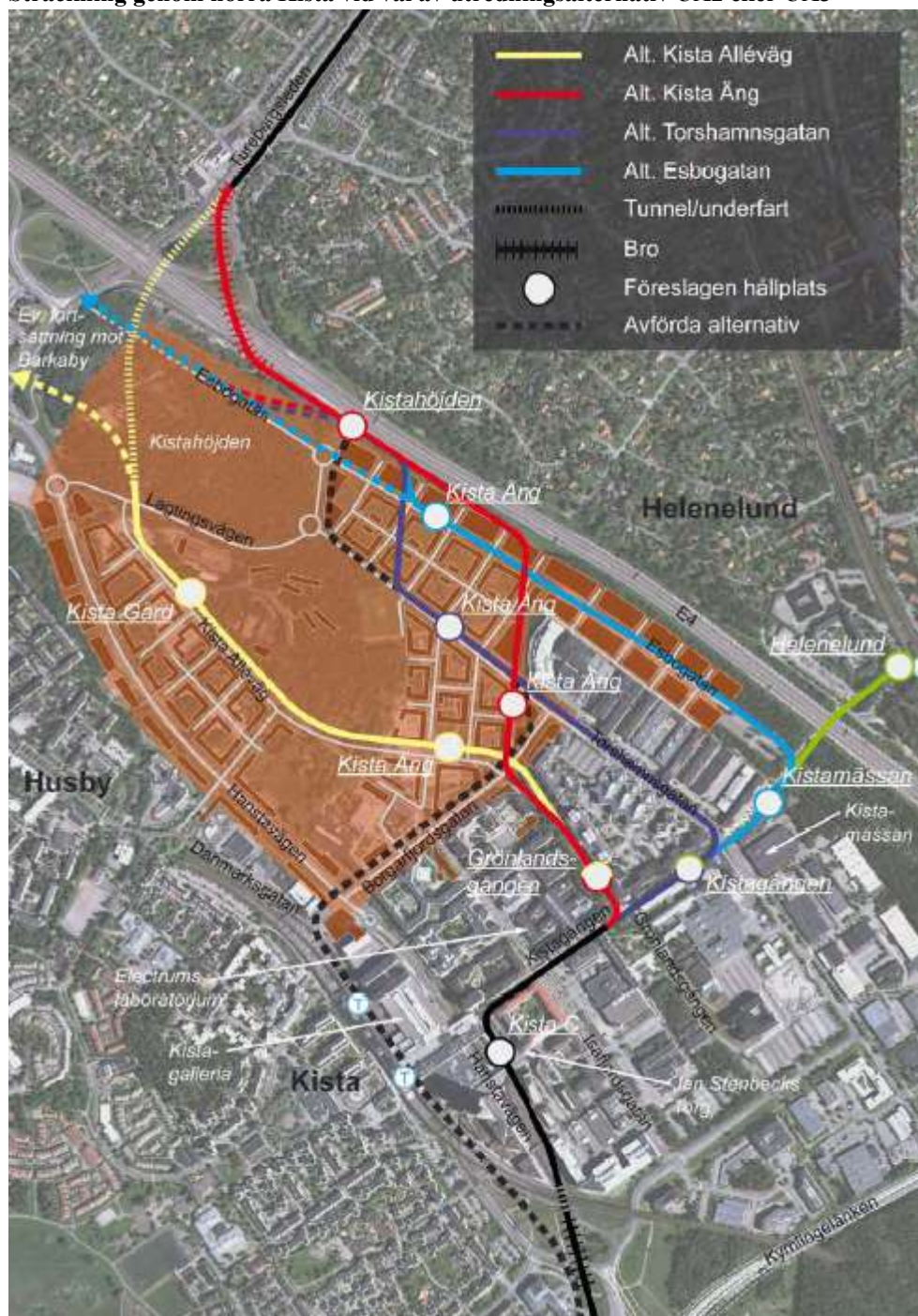
UA2 ger direkt anknytning till Sollentuna centrum, som är en viktig målpunkt under stark utveckling. UA2 ger också spåranknytning till utvecklingsområdena i nordvästra Kista (se

mer nedan). UA1 ger en mer direkt anknäytning till pendeltågen på Ostkustbanan än UA2 och är klart billigare.

Kontoren anser sammantaget att det verkligt betydelsefulla är att tvärbanans Kistagren kommer till stånd så snart det är möjligt, oberoende om Sollentuna centrum (UA2) eller Helenelund (UA1) väljs. Vid valet mellan dessa anser kontoren att Sollentuna centrum är att föredra av skäl som angetts ovan.

Om det av tekniska, ekonomiska eller andra skäl inte visar sig försvarbart att föra fram banan till Sollentuna centrum annat än på lång sikt anser kontoren att en anslutning till Ostkustbanan i Helenelund kan övervägas som en etapplösning.

Sträckning genom norra Kista vid val av utredningsalternativ UA2 eller UA3



I tidigare utredningsskeden har en sträckning längs Grönlandsgången och Kista alléväg

betraktats som ett tydligt huvudalternativ. Detta alternativ benämns ”Alt. Kista alléväg”. Ett reservat med denna sträckning finns inlagt i detaljplanen för nya gator i Kista från år 2006. Med tiden har stadsbyggnads- trafikerings- och kostnadmässiga invändningar rests mot denna sträckning, vilket har minskat dess aktualitet. SL och kontoren har därför gemensamt tagit fram ett antal alternativ till sträckningen via Grönlandsgången och Kista Alléväg.

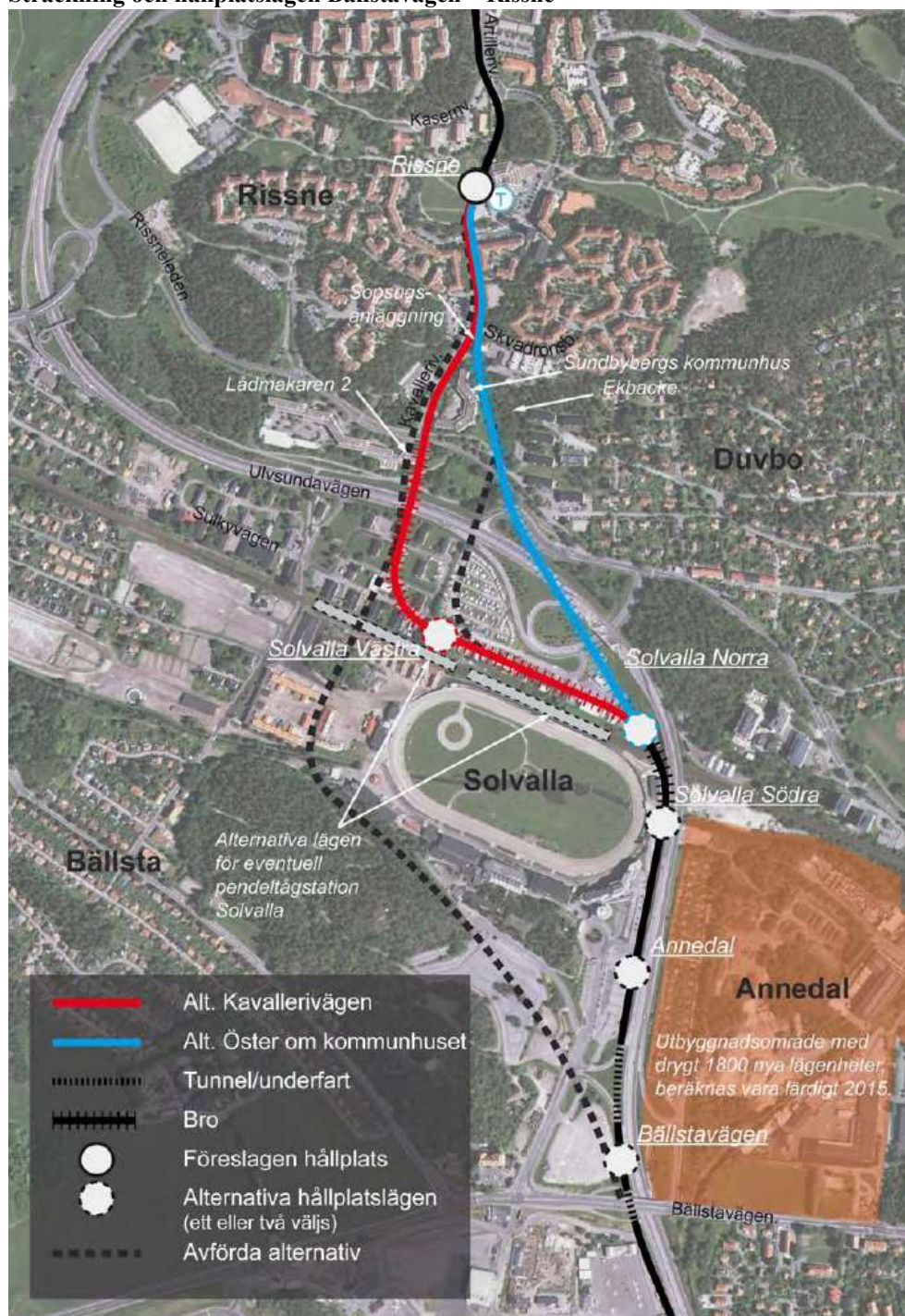
Av dessa förordar kontoren principiellt ”Alt. Torshamnsgatan” som löper längs Kistagången till Torshamnsgatan och därefter i Torshamnsgatans mittremsa åt nordväst mot väg E4, som passeras på bro. Alt. Torshamnsgatan ger möjlighet att placera ut välbelägna hållplatser både på Kistagången och centralt i det kommande Kista äng. En ytterligare hållplats kan eventuellt placeras vid Kistahöjden. Sträckningen i Torshamnsgatans mittremsa ger i framtiden en stark stadskaraktär påminnande om Hammarby allé. Alternativet förutsätter att Torshamnsgatans bro över Kistagången rivs och att en signalreglerad korsning istället inrättas på denna plats. Denna korsning, med svängande spårvagnar, kommer att få en komplicerad trafikföring. Fördjupade studier, som nu igångsätts av SL, får avgöra om framkomligheten i korsningen blir så pass god att Alt. Torshamnsgatan kan föras vidare.

Alt. Torshamnsgatan förutsätter också att spåren kan inrymmas på det tillgängliga gatuutrymmet tillsammans med trädplanteringar, fyra körfält, parkering, cykelbanor och gångbanor. De fyra körfälten betingas av att anslutningarna mot Akalla och Hanstavägen i nordväst tillsammans med anslutningen mot E4 i sydost och exploateringar i området av allt att döma kommer att ge gatan en väsentligt större trafik än den har idag. En översiktlig studie visar att det kan bli problematiskt att utforma Torshamnsgatan på ett acceptabelt sätt. Frågan kommer att utredas vidare under våren 2010.

Alternativet skulle i så fall enligt kontorens mening bli att följa Alt. Kista Äng till Torshamnsgatan och därefter följa Alt Torshamnsgatan mot Sollentuna. Därmed kan det goda hållplatsläget ”Kista Äng” på Torshamnsgatan bibehållas. Kontoren ser detta som ett möjligt alternativ i det fall Alt. Torshamnsgatan inte visar sig framkomligt.

Kontoren delar SL:s uppfattning att ”Alt. Esbogatan” har en stor nackdel i att man hamnar i periferin av det kommande exploateringsområdet på ömse sidor om Torshamnsgatan. Kontoren anser också principiellt att en så positivt stadsbildande anläggning som en ny spårväg förtjänar en betydligt mer framträdande plats i gatunätet än vad den skulle få i Alt. Esbogatan.

Sträckning och hållplatslägen Bällstavägen – Rissne



Förstudien redovisar olika sträckningsalternativ för tvärbanan mellan Bällstavägen, via Annedal och Solvalla till Rissne. Även hållplatsernas läge varierar med de olika sträckningsalternativen. Sträckningsalternativen, kallade "Alt. Kavallerivägen" och "Alt. öster om kommunhuset", har gemensam sträcka längs Ulvsundavägen förbi Annedal, men delar på sig norr om Solvalla i sin stäckning mot Rissne. Till detta finns ett sedan tidigare avfört alternativ genom Solvallaområdet, strax söder om travbanan.

Endast med Alt. Kavallerivägen kan hållplatsen "Solvalla västra" bli möjlig, men kontoren finner ingen eller begränsad nytta med en hållplats här. Kontoren förordar därför sträckningsalternativet öster om kommunhuset, då det har en genare sträckning och därmed gör

tvärbanan en halv minut snabbare. Samtidigt måste den komplicerade spårdragningen i området, med bl.a. stora höjdskillnader, beaktas. En eventuell merkostnad för alt. öster om kommunhuset bör stå i rimlig proportion till erhållen nytta (tidsvinst).

Fyra hållplatsalternativ finns föreslagna längs Ulvsundavägen men högst ett eller två kan bli aktuella att bygga. Samtliga fyra är oberoende av vilket sträcknings-alternativ som väljs, och de har samtliga kontakt med den nya stadsdelen Annedal. En annan mer osäker framtida trafikuppgift som tvärbanan kan komma att få i området är att fungera som bytespunkt för en pendeltågsstation vid Solvalla. Detta framstår idag som mycket osäkert, men det kan ändå inte avskrivas planerings-mässigt. Kontoren är av uppfattningen att det är eftersträfvansvärt att begränsa antalet hållplatser på delsträckan till en, då det är viktigt för tvärbanans trafikuppgift att vara ett snabbt transportmedel, inte minst för det stora flertalet resenärer med målpunkt i Kista. Annedal kommer att klara den gångavståndsnorm till kollektivtrafiken som SL föreskriver.

Med ett hållplatsläge är det nödvändigt med en central lokalisering. Hållplats Bällstavägen uppfyller inte det grundkravet, och behovet av att kunna byta till buss bedömer kontoren som litet och därmed underordnat. Kontoren uppfattar inte heller att Solvalla norra uppnår den centralitet som ett hållplatsläge kräver. Solvalla södra har kontakt med bebyggelsen i Annedal. Den har också närhet till Mälarbanan, vilket underlättar skapandet av en bytespunkt med pendeltågstrafiken i framtiden. Solvalla södra ger en mycket god tillgänglighet till Tvärbanan för norra Annedal, men betydligt sämre för de södra delarna. Hållplatsläge Annedal ger de kortaste gångavstånden för de flesta, men kan inte fungera som en bytespunkt till Pendeltågstrafiken i framtiden. Mot hållplatsläge Annedal talar också att en lång gångtunnel av allt att döma skulle behöva byggas under Ulvsundavägen för att ge förbindelse till Annedal. Hållplatsläget innebär också att gående behöver passera ett koloniområde, med fastighetsintrång som följd.

Kontorens sammanvägda bedömning är att Solvalla södra är det intressantaste alternativet med det underlag som finns tillgängligt. Solvalla södra ger inte de kortaste gångavstånden för boende i Annedal, men den tryggaste gångvägen och är mest framtidssäker med sin närhet till Mälarbanan. Hållplats Annedal har det mest centrala läget, och bör därför inte förkastas i nuläget. Kontoren önskar en fördjupning av hur hållplatsmiljö och gångvägar till hållplatsen skulle kunna utformas så att resenärer upplever kollektivtrafiken som trygg och attraktiv.

Övriga delar av sträckningen genom Stockholm

Kistagrenen avgränsar sig från Solnagrenen i en punkt strax söder om Karlsboda-vägens korsning med Ulvsundavägen via handelsområdet och Bromma flygplats fram till Solvalla. Denna delsträcka innehåller inga alternativa sträckningar. Två hållplatser är planerade, en i det kommande köpcentret Bromma Center och en i anslutning till Bromma flygplats. I detaljplanen för Bromma Center, som vann laga kraft hösten 2009, är tvärbanans placering fastslagen. Exploateringskontoret och SL har tecknat avtal för denna del i samband med detaljplanens antagande.

Kontorens förslag

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden besvarar kommunstyrelsens remiss med detta tjänsteutlåtande med förord för en anslutning av tvärbanans Kistagren till Ostkustbanan och för en sträckning genom Kista via Kistagången och Torshamnsgatan. Kontoren föreslår också att nämnderna av tidsskäl förklarar beslutet omedelbart justerat.

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 11 februari 2010 följande

1. Att delvis godkänna förvaltningens remissvar

2. Att nämnden förordar alternativet Kista C till Sollentuna C (UA2)
3. Att nämnden avstår från att lämna synpunkter på alternativa sträckningar Annedal/Solvalla och Rissne
4. Att nämnden förordar alternativet Kista Alléväg på delsträckan mellan Kista C och Tureberg
5. Att därutöver anföra följande

Det är viktigt att vi fortsätter våra stora satsningar på kollektivtrafiken. Med dragningen av tvärbanan från Alvik från Rissne till Kista C tillkommer en viktig del av kommunikation till vårt område på Järva. Med vårt förslag sätter vi fokus på det som bästa gagnar tillgängligheten för boende och för arbetsresor i vår stadsdel, samt att vi bidrar till en bättre miljö.

För att så många invånare som möjligt ska få tillgång till ytterligare kollektivtrafik förordar vi alternativet med en sträckning från Kista C till Sollentuna C. Med stationerna Grönlandsgången, Kista Äng och Kista Gård, i de nya pågående exploaterade bostadsområden, samt för de boende i Husby blir tillgängligheten störst för resenärerna i vårt område med denna sträckning av tvärbanan.

Rinkeby-Kista stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 4 februari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen kan konstatera att bansträckningen för Tvärbana Norr Kistagrenen i huvudsak redan är fastslagen genom hittills fattade beslut i såväl SL:s styrelse som inom ramen för Stockholms stads översiktsplan. Kistagrenen börjar vid förgreningspunkten med Solnagrenen i Ulvsunda. Den sträcker sig sedan via handelsplatserna vid Bromma flygplats, Annedal, Solvalla, Rissne, Stora Ursvik, Ärvinge, Kista C till någon av de alternativa bytespunkterna till pendeltåg och eventuellt regionaltåg vid Ostkustbanan: Helenelund, Sollentuna C eller Häggvik. Remissen avser i allt väsentligt vilken av bytespunkterna vid ostkustbanan som bör väljas samt den närmare utformningen av två delsträckor: vid Solvalla/Rissne samt genom den norra delen av Kista.

Förvaltningen kan konstatera att SL har studerat och avfört alternativet att trafikera sträckan med bussar i stället för tvärbana. Alternativet innebär mycket lägre investeringskostnader än vid spårutbyggnad och bättre utnyttjande av dagens trafiksystem. Men trots god turtäthet uppnås inte den erforderliga kapaciteten.

Vidare kan förvaltningen konstatera att Alternativ Häggvik via Akalla har avförts av SL, eftersom en sträckning via Akalla innebär lägre resande i och med att den inte kopplar till Sollentuna centrum och därmed minskar graden av måluppfyllelse vad avser överflyttning av resande från bil till spårtrafik.

Förvaltningen förordar följande av de alternativ som presenteras i förstudien:

1. Förvaltningen förordar att alternativen Helenelund och Sollentuna kombineras genom en etappvis utbyggnad. På detta sätt kan tvärbanans Kistagren snabbare tas i bruk samtidigt som det alternativ som är bäst från samhällsekonomiska utgångspunkter kombineras med det som innebär den största överflyttningen från bil till spårtrafik. När tvärbanans förlängning till Sollentuna centrum blir klar i en andra etapp är det också rimligt med en förlängning till Barkarby. Härigenom kan en ny spårvägslinje mellan Barkarby och Helenelund via Akalla skapas. SL:s känslighetsanalyser visar på ett förväntat högt resande på denna linje.

2. Förvaltningen avstår från att lämna synpunkter på de två kvarvarande alternativa bansträckningarna mellan Annedal/Solvalla och Rissne. Den stadsbildsmässiga av-

vägningen samt bedömningen av hur restidsvinster och restidsförluster för olika resande balanserar vid en eventuell anslutning mellan tvärbanan och pendeltåg på Västeråsbanan får andra yttra sig över.

Förvaltningen förordar alternativet Kista Alléväg på delsträckan mellan Kista centrum och Tureberg. Förvaltningen anser att hållplatser i såväl Kista Äng som Kista Gård medför den största nyttan för såväl boende norr om Hanstavägen som boende i Husby. Tillgängligheten till tvärbanan från bostäder och arbetsplatser i de norra delarna av Kista Äng bedömer förvaltningen bli tillräckligt god i detta alternativ. Alternativt bör någon busslinje kunna ges en linjesträckning via Torshamnsgatan/Esbogatan. Vidare torde detta alternativ vara väl förenligt med planerna på en tvärbanelinje Barkarby/Helenelund.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 11 februari 2010 följande

Att som svar på remissen överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ann-Katrin Åslund (FP) med ett gemensamt FP+M+KD-förslag, *bilaga 1*.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 20 januari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagrenen och anser att tågsträckning till Helenelund bör förordnas då det bäst uppfyller målet om en kostnadseffektiv kollektivtrafik. Att det sedan finns möjlighet att på sikt kombinera Alternativ Sollentuna, som ger bäst måluppfyllelse totalt sett, med Alternativ Helenelund genom en etappvis utbyggnad är en fördel.

Utifrån de i remissunderlaget angivna målen för kollektivtrafikutbyggnad som bl.a. utgår ifrån inriktningen i den regionala utvecklingsplanen anser förvaltningen att det är av särskild vikt att även de övergripande målen i översiktsplanen beaktas, om binda samman områden genom att utveckla tvärbindelserna. Tvärbana Norr Kistagrenen uppfyller många av de uppsatta målen. Inte minst gäller det målet att binda samman kollektivtrafikstråk samt målet att binda samman områden med hög täthet av befolkning och arbetsplatser inom den nordvästra delen av Stockholmsregionen.

Målet omfattar dock inte alla områden inom den nordvästra delen då tvärbanan inte får lika stor betydelse för områdena inom stadsdelen Spånga-Tensta. Tvärbanans föreslagna sträckning kommer framförallt att direkt beröra områdena från Ulvsunda i Bromma till Kista, via Solvalla, Rissne och Stora Ursvik. Kommunikationsstråken mellan vissa områden i Spånga samt förbindelser på tvären mellan områden Hjulsta/Tensta i riktning mot Akalla/Husby/Kista kommer fortfarande att vara bristfälliga och behöver förstärkas.

Översiktsplanens målsättning är att stärka de strategiska sambanden i staden och regionen. Det handlar bl a om att förbättra tillgängligheten genom att planera för nya kommunikationsstråk i västra Stockholm och därigenom kunna utveckla fler sammanhängande stadsmiljöer. Kopplingar och samband måste ses ur både ett lokalt och ett regionalt perspektiv och då har infrastruktur stor betydelse. För att uppnå målet att stärka sambanden i staden, överbrygga barriärer och binda samman stadsdelsområden anser förvaltningen att det är nödvändigt att kommunikationer i form av kollektiva tvärförbindelser byggs ut ytterligare.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Att Stadsbyggnadsnämnden beslutar att förordas alternativ U4 anslutning till Häggvik, sträckning via Akalla arbetsområde, samt därutöver anföras följande:

För att öka möjliga förbindelser i området förordas alternativ U4. Alternativ möjliggör att fler resenärer kan välja kollektiva transportlösningar istället för bilen. Därför är detta ett alternativ för att uppnå uppsatta klimatmål.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Stellan F Hamrin (V) enligt följande.

Att Stadsbyggnadsnämnden beslutar att förordas alternativ U4 anslutning till Häggvik, sträckning via Akalla arbetsområde, samt därutöver anföras följande:

För att öka möjliga förbindelser i området förordas alternativ U4. Alternativ möjliggör att fler resenärer kan välja kollektiva transportlösningar istället för bilen. Därför är detta ett alternativ för att uppnå uppsatta klimatmål.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Maria Hannäs m.fl. (V) enligt följande.

Att Stadsbyggnadsnämnden beslutar att förordas alternativ U4 anslutning till Häggvik, sträckning via Akalla arbetsområde, samt därutöver anföras följande:

För att öka möjliga förbindelser i området förordas alternativ U4. Alternativ möjliggör att fler resenärer kan välja kollektiva transportlösningar istället för bilen. Därför är detta ett alternativ för att uppnå uppsatta klimatmål.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Kristina Alvendal m.fl. (M), vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (S), Abit Dundar (FP), Göran Oljeqvist (KD), Cecilia Obermüller (MP) och Maria Hannäs m.fl. (V) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden anser att Solvalla Södra, som både har kontakt med stadsutvecklingsområdet Annedal och närhet till en tänkt pendeltågsstation, är ett klokt förslag för en hållplats. Dock är det enligt oss oerhört viktigt att ytterligare ett hållplatsläge, som betjänar Annedal, inryms mellan hållplatserna Solvalla Södra och Bromma Flygplats.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Kristina Alvendal m.fl. (M), Abit Dundar (FP) och Göran Oljeqvist (KD) enligt följande.

Stadsdelsnämnden delar kontorets tydliga ställningstagande för ”Alternativ Torshamnsgatan”. Sträckningen ger bäst förutsättningar för ett tydligt urbant stadsrum.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (MP) enligt följande.

Vi vill att Sollentuna och Stockholms kommuner gemensamt genomför en kompletterande utredning rörande vilken alternativ dragning som förväntas ge störst kollektivtrafikökning.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Sebastian Viklund (V) enligt följande.

1. Nämnden förordar alternativ U4 anslutning i Häggvik, sträckning via Akalla arbetsområde.

För att öka möjliga förbindelser i området förordas alternativ U4. Alternativet möjliggör att fler resenärer kan välja kollektiva transportlösningar istället för bilen. Därför är detta ett alternativ för att uppnå uppsatta klimatmål.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Ann-Katrin Åslund (FP) gemensamt med (M) och (KD) enligt följande.

Vi delar förvaltningens syn att tågsträckningen till Helenelund bör förordas eftersom det i ett senare skede också finns möjlighet att kombinera denna sträckning med Alternativ Sollentuna. Det är angeläget att arbetet med utbyggnad av tvärbanan inte försenas. I samband med det fortsatta arbetet vill vi understryka vikten av att i möjligaste mån också beakta tillgängligheten till den nya grenen för boende i Bromsten och Rinkeby.