



EXPLOATERINGSKONTORET  
STADSBYGGNADSKONTORET  
TRAFIKKONTORET  
MILJÖFÖRVALTNINGEN

2008-08-18  
TJÄNSTEUTLÅTANDE  
DNR E2008-330-01179:1  
DNR 2008-11393-32  
DNR T2008-330-02241  
DNR MF 2008-006250-217

Kontaktperson exploateringskontoret  
Jan Lind  
Administrativa avdelningen  
Telefon: 08-508 264 71  
jan.lind@expl.stockholm.se

Kontaktperson stadsbyggnadskontoret  
Eric Tedesjö  
Sektionen för strategisk planering  
Telefon: 08-508 275 69  
eric.tedesjo@sbk.stockholm.se

Kontaktperson trafikkontoret  
Anton Västberg  
Trafikplanering  
Telefon: 08-508 262 59  
anton.vastberg@tk.stockholm.se

Kontaktperson miljöförvaltningen  
Magnus Lindqvist  
Plan och miljö  
Telefon: 08-508 289 37  
Magnus.lindqvist@miljo.stockholm.se

Till  
Exploateringsnämnden  
2008-09-11  
Stadsbyggnadsnämnden  
2008-09-11  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2008-09-16  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2008-09-23

## **Förstudie om spårburen kollektivtrafik i Stockholm Nordost – Samråd. Svar på remiss**

Remiss från Kommunstyrelsen Dnr 314-1564/2008

### **Förslag till beslut**

1. Exploateringsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden Trafik- och renhållningsnämnden och Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Exploateringsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden Trafik- och renhållningsnämnden och Miljö- och hälsoskyddsnämnden förklarar paragrafen för omedelbart justerad.



Krister Schultz  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Ingela Lindh  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Magdalena Bosson  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Gunnar Söderholm  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen

### **Sammanfattning**

Remissen ”Spårburen kollektivtrafik i Stockholm Nordost – Samråd Förstudie” är utsänd av Banverket och ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 17 september 2008. Förstudien har studerat tre pendeltågsalternativ, två tunnelbanelalternativ och två alternativ med Roslagsbanan, samt ett jämförelsealternativ.

Kontoren ställer sig bakom behovet av att hitta en kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik till nordostsektorn. En brist i förstudien är att Stockholmsförhandlingen inte ingått som en planeringsförutsättning, vilket kan innebära att prognoser etc. kan bli felaktiga. Ett långsiktigt hållbart och stabilt kollektivtrafiksystem för nordostsektorn får inte heller vara beroende av Stockholms innerstads gatunät med tillhörande och ytkrävande terminalfunktioner.

Pendeltågsalternativen har i det här skedet visat ett flertal stora brister och kan därför inte anses som prioriterat. Alternativen med en utbyggd Roslagsbana kräver en utökad busstrafik vilket inte utretts tillräckligt i förstudien. En dragning in till city anser kontoren vara både svår genomförbar och kostsam.

En viktig slutsats av förstudien är insikten att en hållbar kollektivtrafiklösning för nordostsektorn inte kan tillgodoses genom något av utredningsalternativen var för sig. Sannolikt krävs en kombination av insatser för att åstadkomma tillfredsställande tillgänglighet och kapacitet. En hållbar systemlösning måste också ha utvecklingspotential. Resultatet från förstudien talar för att tunnelbanelösningar är det tillvägagångssätt som bäst tillgodoser Nordostsektorns långsiktiga behov av kollektivtrafik, men fördjupade analyser behövs för att hitta lämpliga lösningar.

Eftersom staden i högsta grad påverkas av trafik och resande från nordostsektorn förutsätter kontoren att Stockholms stad framöver bereds tillfälle att medverka i det strategiska arbetet.



## Remissen

Remissen från kommunstyrelsen inkom till kontoren den 23 juni och remisstiden sträcker sig fram till den 17 september 2008.

Förstudien är det första formella steget enligt lagen om byggande av järnväg och har som främsta syfte att identifiera utredningsalternativ som uppfyller ändamål och projektmål.

Förstudien har resulterat i en förslagshandling; ”Spårburen kollektivtrafik i Stockholm Nordost”, daterad till maj 2008. Denna andra samrådsomgång baseras på förslagshandlingen och pågår till den 30 september 2008. Samrådet som leds av Banverket vänder sig till länsstyrelsen, berörda kommuner och ideella föreningar som berörs. Under förstudieprocessen har samrådsmöten hållits för allmänheten i Österåker, Täby och Danderyds kommun.

Efter samrådet tar Banverket och SL ställning till hur man avser att fortsätta driva planeringen för en effektivare kollektivtrafik i Stockholm Nordost.

Förslagshandlingen finns i sin helhet att hämta på Banverkets hemsida:

<http://www.banverket.se/sv/Amnen/Aktuella-projekt/Projekt/1873/Stockholm---Norrtälje-via-Danderyd-Taby-och-Akersberga/Utredningsmaterial.aspx>

## Bakgrund

Sommaren 2006 inleddes arbetet med ”Förstudien om spårburen kollektivtrafik inom Stockholm Nordost”. Syftet med förstudien var att identifiera genomförbara spårlösningar som uppfyller uppsatta mål. Efter avslutad förstudie väljs vilka utredningsalternativ som ska studeras vidare i en järnvägsutredning.

Tjänstemän från samtliga nordostkommuner, Solna Stad, Regionplane- och trafikkontoret samt Vägverket och Banverket har ingått i en gemensam arbetsgrupp. Representanter för nordostsektorns politiska styrning har ingått i en förankringsgrupp medan styrgruppen består av representanter från Banverket, SL och nordostkommunerna genom Täby kommun.

## Utredningsalternativ

Förstudien har studerat ett antal olika utredningsalternativ samt ett jämförelsealternativ. Ett av utredningsalternativen är en lösning med pendeltåg som utgår från de befintliga pendeltågsspåren och sen vidare på en ny gren från Solna ut mot Stockholm Nordost. Utredningsalternativet är uppdelat i tre olika sträckor: Solna-Arninge, Solna-Åkersberga och Solna-Norrtälje.



Två olika lösningar med tunnelbana har studerats; förlängning av gröna linjen via Odenplan och Solna till Arninge, samt en förlängning av röda linjen från Mörby centrum till Arninge.

Två lösningar med Roslagsbanan har studerats. Båda alternativen syftar till att öka kapaciteten med hjälp av dubbelspår, linjerätning och längre plattformar. I det ena utredningsalternativet är utgångspunkten att Stockholm Östra är slutstation, medan det andra utredningsalternativet har en ny slutstation någonstans i centrala innerstaden. I båda fallen ingår ett utökat bussutbud.

### **Förstudiens slutsatser**

Alla utredningsalternativ innebär förbättringar för de allra flesta resenärerna inom sektorn, men de bidrar till förbättringar på olika sätt och för olika kommuner. Inget av utredningsalternativen är dock samhällsekonomiskt lönsamt beroende på små restidsvinster i kombination med höga bygg- och driftskostnader.

Av de tre pendeltågsalternativen är det sträckningen till Åkersberga som medför bäst samhällsekonomisk trafiknytta. Men samtliga pendeltågslösningar som integreras med befintligt system medför att målen om en långsiktigt hållbar och robust kollektivtrafiklösning inte kan säkerställas. Detta beroende på att man tar kapacitet från befintligt system och överbelastar Citybanan. Därför föreslås i förstudien att man vidare studerar möjligheten att leda in en ny pendeltågsgren via ytspåren förbi Karlberg på Stockholms central.

Ingen av de två tunnelbanealternativen uppfyller var för sig målen om god transportkvalitet för resenärerna beroende på att för många resenärer får stå alltför lång sträcka. Däremot kan en kombination av de bägge utredningsalternativen vara en lösning. SL kommer att genomföra resandeprognoser för en sådan kombinationslösning.

När det gäller Roslagsbanans utredningsalternativ är det den med slutstation i city som bäst uppfyller uppsatta projektmål. För att kunna utöka bussutbudet i enlighet med dessa alternativ krävs dock mer studier.

### **Kontorens synpunkter**

Kontorens egna prognoser har visat att kollektivtrafikandelen till och från nordostsektorn är låg i relation till länets övriga sektorer. Kontoren välkomnar därför att en förstudie genomförts för att förbättra detta. En förbättrad kollektivtrafik från nordost innebär att kollektivtrafikandelen kan öka och att antalet bilar in till staden därmed kan minska. Detta gynnar såväl staden som regionen som helhet.

### **Övergripande synpunkter**

Förstudien ”Spårburen kollektivtrafik i Stockholm Nordost” är daterad maj 2008, men beaktar ändå inte resultaten av Stockholmsöverenskommelsen som blev klar kring årsskiftet. Om resultatet av överenskommelsen ingått som en planeringsförutsättning, är det sannolikt att förstudiens samlade bedömning påverkats. Framförallt är det utelämnandet av de planerade investeringarna i tvärspårväg Solna – Universitetet och dubbelspårsutbyggnader samt annan banupprustning och fordonsförnyelse på Roslagsbanan som borde ha beaktats.

I förstudien saknas ett resonemang kring avvägningen mellan vinster och förluster för regionen som helhet med en fördelning av pendeltågsnätet, dvs om man väljer att bygga ut pendeltåget till nordost.

En viktig slutsats av förstudien är insikten att en hållbar kollektivtrafiklösning i nordostsektorn sannolikt kräver kombinationer av trafikslag för att åstadkomma tillfredsställande tillgänglighet och kapacitet. En hållbar systemlösning måste ha utvecklingspotential och ge god tillgänglighet till Stockholms innerstad. Viktiga målpunkter som Solna, Sundbyberg och Kista bör också kunna nås från nordostsektorn utan att det belastar det radiella kollektivtrafiknätet mer än nödvändigt.

Stockholms stad har inte medverkat i förstudien. Eftersom staden i högsta grad påverkas av trafik och resande från nordostsektorn, samt eventuellt av nya/förändrade trafiklösningar, stationer och terminaler, förutsätter kontoren att Stockholms stad framöver bereds tillfälle att medverka i det strategiska arbetet.

Det är eftersträvansvärt att finna en spårtrafiklösning för nordostsektorn som är kapacitetsstark och har utvecklingspotential. I det fall busstrafiken ändå skulle komma att få en framträdande roll för kollektivtrafikstrukturen i nordost, måste trafiklösningar som matchar behoven studeras, dvs. BRT lösningar (buss med framkomlighet i likhet med spårtrafik) och underjordiska bussterminaler som ansluter till befintliga kollektivtrafiksystem.

### **Pendeltåg**

Utredningsalternativen med en pendeltågslösning finns med i Stockholmsöverenskommelsen i utblickar efter 2020, då benämnd ”Roslagspilen”.

För att kunna köra med fem minuterstrafik på befintligt pendeltågsnät till 2030 beräknas hela Citybanans kapacitet komma att behövas. Om man bygger ut pendeltåget till nordost kommer dagens linjer att behöva köras med lägre tidsintervall vilket enligt prognoserna inte är tillräckligt för att klara av det ökade resandet som förväntas i och med den befolkningstillväxt som beräknas tillkomma



till år 2030. Pendeltågsnätet kommer dessutom inte kunna utökas då hela kapaciteten i stort sett redan från början är full.

Ett alternativ som tas upp i förstudien är att använda ytspår via Karlberg till centralen. Då kommer man ifrån belastningen av Citybanan men istället kommer man i konflikt med en utvecklad region- och fjärrtågstrafik som sannolikt kommer att behöva dessa spår. En sådan dragningsmedför även att pendeltågsnätet blir störningskänsligare då det som idag trafikeras på samma spår som region- och fjärrtågstrafik.

En pendeltågslösning till nordost innebär sannolikt att en eventuell dragnings av Mäljarbanan via Kista omöjliggörs, eller åtminstone ordentligt försvåras. Detta på grund av att det krävs två nya spår vid Solna Station, vilka kommer i konflikt med Mäljarbanans behov av två nya spår. Fyra nya spår vid Solna station får närmast betraktas som omöjligt med tanke på utbyggnaden av den nya nationalarenan och utvecklingen kring denna.

Med utgångspunkt från ovanstående resonemang konstaterar kontoren att utredningsalternativen med pendeltåg som enskilda lösningar medför stora problem och därför inte kan anses optimala för fortsatta studier.

#### **Tunnelbana**

Tunnelbanans förlängningar av röd och grön linje räcker enligt förstudiens beräkningar var för sig inte till kapacitetsmässigt då alltför många får ståplats under en för lång tidsperiod. Som kombinationsalternativ är de dock intressanta. Förstudien berör denna möjlighet men den ingår tyvärr inte som ett utredningsalternativ. I vidare studier bör detta utvecklas, och kanske bör ytterligare tunnelbanealternativ studeras. Exempel på det kan vara en vidareutveckling av den i samrådsförslaget till RUFSS 2010 föreslagna tunnelbanesträckningen Universitetet/Albano – Odenplan – Fridhemsplan – Liljeholmen.

#### **Roslagsbanan**

De i förstudien beskrivna kollektivtrafiklösningarna, eller kombinationer av dessa, kommer i några fall innebära en ökad efterfrågan på busstrafik till Stockholms innerstad. Det handlar främst om alternativen som berör Roslagsbanan. Förstudien berör problematiken kring terminalkapacitet, men utvecklar inte analysen kring hur detta kan lösas.

Ett långsiktigt hållbart och stabilt kollektivtrafiksystem för nordostsektorn får inte vara beroende av Stockholms innerstads gatunät med tillhörande och ytkrävande terminalfunktioner. Redan idag är kapaciteten vid bussterminalen vid Östra station fullt utnyttjad i rusningstrafik, och det finns inga förutsättningar att utöka



verksamheten på Valhallavägen innan Norra länken öppnat. Med Norra länken i funktion blir utökad busstrafik på Valhallavägen en prioritetsfråga mellan olika funktioner och trafikslag.

En till centralen förlängd Roslagsbana skulle innebära en mycket avancerad och påfrestande byggprocess. Det är också tveksamt om den lösningen bäst tillgodoser önskvärd tillgänglighet för boende i nordostsektorn. Kompletterande trafiksystem med nya bytespunkter utefter Roslagsbanan kommer sannolikt att behövas.

#### **Kontorens slutsatser**

Kontoren ställer sig bakom behovet av att hitta en kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik till nordostsektorn.

Pendeltågsalternativen har i det här skedet visat ett flertal stora brister och kan därför inte anses som prioriterat.

Alternativen med en utbyggd Roslagsbana kräver en utökad busstrafik vilket inte utretts tillräckligt i förstudien. En dragning in till city anser kontoren vara både svår genomförbar och kostsam.

En förlängning av tunnelbanan dels som kombination mellan de båda utredningsalternativen och dels den i RUFSS 2010 nya dragningen via Universitetet/Albano – Odenplan – Fridhemsplan – Liljeholmen är intressanta alternativ som bör utredas vidare i kommande studier.

Kontoren förutsätter att Stockholms stad framöver bereds tillfälle att medverka i det strategiska arbetet.

#### **Kontorens förslag**

Exploateringsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden Trafik- och renhållningsnämnden och Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar och åberopar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen och förklarar paragrafen för omedelbart justerad.

**Slut**