



EXPLOATERINGSKONTORET
MILJÖFÖRVALTNINGEN
TRAFIKKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET

2010-03-04
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2009-330-02245
DNR MF2010-3708
DNR T2009-330-04198:2
DNR SBK2009-23576-50

Kontaktpersoner

David Grind, exploateringskontoret
Telefon 08-508 260 52

Magnus Lindqvist, miljöförvaltningen
Telefon 08-508 289 37

Rolf Gäfvert, trafikkontoret
Telefon 08-508 263 27

Eric Tedesjö, stadsbyggnadskontoret
Telefon 08-508 275 69

Till

Exploateringsnämnden 2010-03-25

Miljö- och hälsoskydds-
nämnden 2010-04-15

Trafik- och renhållnings-
nämnden 2010-03-23

Stadsbyggnadsnämnden 2010-03-25

Förstudie för Tvärbana Norr, Kistagrenen. Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden besvarar kommunstyrelsens remiss med kontorens gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Gunnar Jensen
tf

Margareta Widell
tf

Magdalena Bosson

Kjell Sundström
tf



Sammanfattning

SL har till Stockholms stad för yttrande översänt förslag till förstudie för Tvärbana Norr, Kistagrenen. Kommunstyrelsen har remitterat förstudien vidare till bl.a. exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden. SL har medgivit att remisstiden sträcks ut.

SL önskar särskilt att staden förordar ett av de redovisade sträckningsalternativen för anslutningspunkt till Ostkustbanan, sträckning genom norra Kista och sträckning vid Solvalla.

Kontoren förordar att tvärbanan ansluts till Ostkustbanan i Sollentuna centrum, men att en anslutning i Helenelund kan övervägas som en etapplösning. Genom norra Kista förordar kontoren i princip en sträckning längs Torshamnsgatan och vid Solvalla förespråkar kontoren den rakare av de två redovisade sträckningarna.

Kontoren föreslår att nämnderna besvarar kommunstyrelsens remiss med detta tjänsteutlåtande. Kontoren föreslår också att nämnderna av tidsskäl förklarar beslutet omedelbart justerat.

Remissen

SL har till Stockholms stad för yttrande översänt förslag till förstudie för Tvärbana Norr, Kistagrenen. Kommunstyrelsen har remitterat förstudien vidare till bl.a. exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden. Med hänsyn till den korta remisstiden i förhållande till ledtider inom Stockholms stad har SL medgivit att remisstiden sträcks ut.

Förslaget till förstudie finns tillsammans med underlagsrapporter tillgängligt på SL:s hemsida www.sl.se/tvarbanan_utbyggnad.

I SL:s förslag till förstudie redovisas fyra principiella utredningsalternativ (UA) för anslutning till Ostkustbanan, se också bifogad kartsbild bilaga 1:

UA 1: Anslutning i Helenelund.

UA 2: Anslutning i Sollentuna centrum.

UA 3: Som UA 2, men förlängd till Häggvik.

UA 4: Anslutning i Häggvik, sträckning via Akalla arbetsområde.

Även ett bussalternativ har studerats. Det ger ett klart lägre resande än spåralternativen och har därför tidigt avförts ur utredningen.

SL önskar att remissinstanserna skall förorda ett av dessa alternativ liksom ett av redovisade sträckningsalternativ vid Solvalla-Rissne och genom Kista.

Bakgrund

Tvärbanans Kistagren har sedan drygt ett decennium ingått i stadens planering för utveckling och tillväxt. Stadens intresse för projektet manifesteras av att det ingår som ett element i visionsdokumentet ”ett Stockholm i världsklass – Vision 2030”, som antogs av kommunfullmäktige år 2007. Kistagrenen ingår också i den s.k. Stockholmsöverenskommelsen, som träffades i december 2007 mellan staten och regionens aktörer avseende prioriterade infrastrukturprojekt. Ett reservat för Kistagrenen med angiven utbyggnad fram till år 2020 finns också inlagt i stadens nya översiktsplan.

Kring år 2000 bedrevs ett samlat arbete med en förstudie för hela Tvärbanan Norr, det vill säga både Kistagrenen och Solnagrenen. Inom ramen för det arbetet hölls tidigt samråd med organisationer och allmänhet, men förstudien färdigställdes inte för Kistagrenen. I den fortsatta planeringen har Solnagrenen prioriterats i tid och utbyggnaden av Solnagrenen påbörjades under år 2009.

Då SL funnit behov av att ta fram ytterligare underlag för att kunna fatta beslut om Kistagrenens sträckning har denna förstudie tagits fram. Som underlag finns en rad olika delstudier, som finns redovisade i separata rapporter.

Arbetet med förstudien har genomförts i samarbete med företrädare för Stockholms stad samt kommuner och organisationer i övrigt. Samråd med allmänheten har genomförts.

Utifrån inriktningen i den regionala utvecklingsplanen har SL satt upp ett antal mål för tvärbanan som helhet:

1. Binda samman de radiella stråken.
2. Utgöra en högkvalitativ och effektiv kollektivtrafik mellan områden med hög täthet av befolkning och arbetsplatser som idag inte är spårförsörjda.
3. Minska trängseln i befintlig spårtrafik. Binda samman bebyggelseområden.

SL bedömer att en utbyggnad av Kistagrenen går i linje med de generella målen för tvärbanan på följande sätt:

1. Den binder samman pendeltåg (Märstagrenen och ev. Bålstagrenen), regionalståg (Ostkustbanan) och tunnelbana (grön och blå linje).
2. Den ger en högkvalitativ och effektiv kollektivtrafik till exempelvis Stora Ursvik, Kista gård, Norra Akalla och Kronåsen samt Bromma flygplats- och handelsområde.



3. Den avlastar tunnelbanans blå linje (dock ingen primär effekt eftersom det inte är några trängselproblem där).
4. Kistagrenen är en tvärförbindelse som ger ökad tillgänglighet mellan t.ex. Ulvsunda, Rissne, Stora Ursvik, Kista och Sollentuna.

Det är SL:s avsikt att arbetet med förstudien ska mynna ut i att en sträckning kan väljas inför det fortsatta arbetet. Efter beslut om sträckning kan arbetet sedan gå vidare med att ta fram en järnvägsplan. Om enighet inte kan uppnås om sträckningen i förstudieskedet måste förstudien följas av en s.k. järnvägsutredning innan arbetet med järnvägsplanen kan påbörjas.

Kontorens synpunkter

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. Avsiktsförklaringen 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.

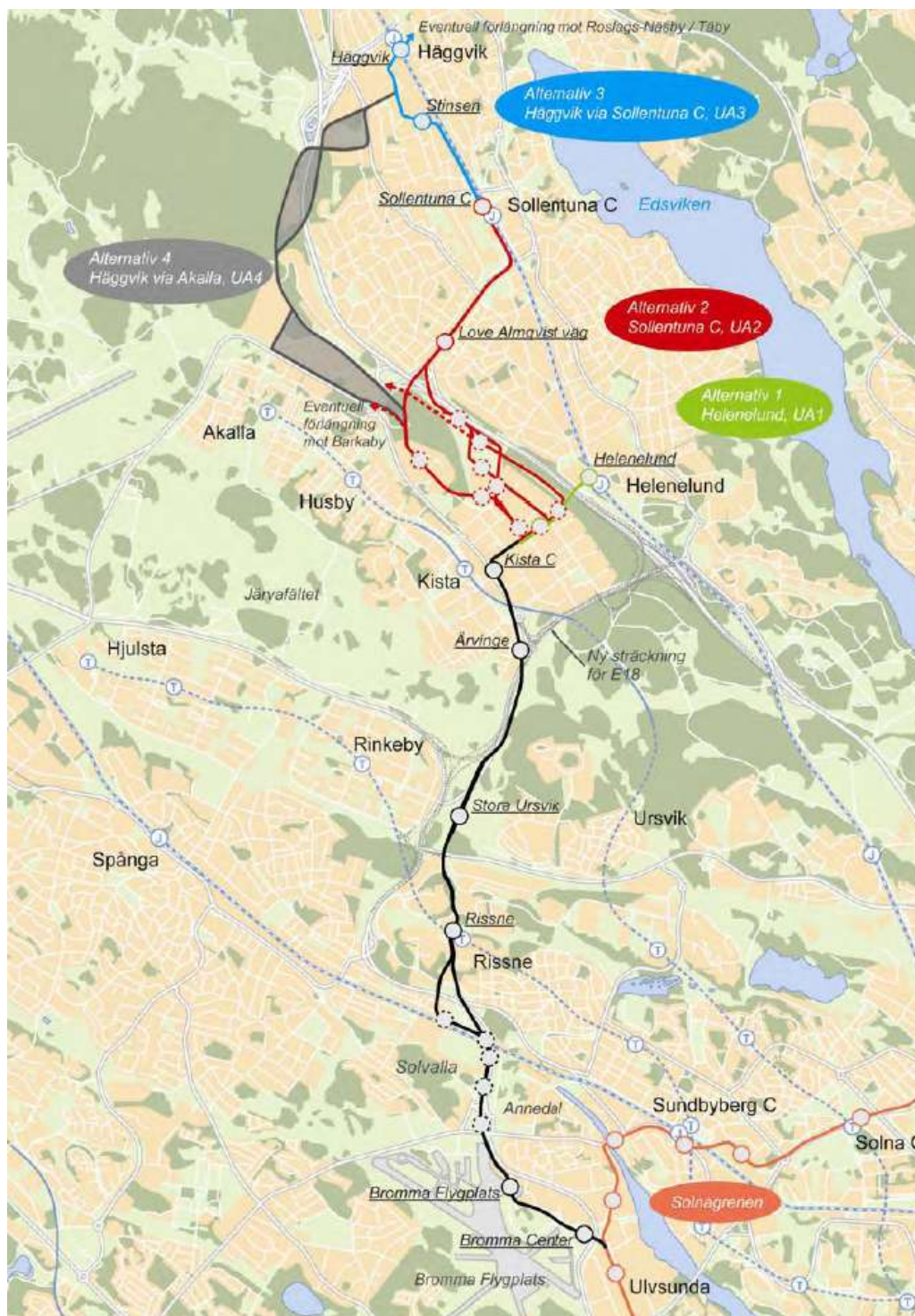
Inget av utredningsalternativen redovisas som samhällsekonomiskt lönsamt. Det är dock kontorens erfarenhet att den s.k. nettonuvärdeskvoten ofta blir negativ vid bedömning av stora spårprojekt. En orsak till detta kan vara att vissa svårkvantifierbara effekter såsom nya exploateringar som möjliggörs 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 – Häggvik bildar tillsammans en s.k. regional kärna i den regionala utvecklingsplanen från 2001 (RUFS) liksom i det nya planförslaget från 2009. Inriktningen i dessa planer följs bäst om tvärbanan dras till Häggvik för att där kunna ansluta till en framtida bytespunkt för spårväg, regionaltåg, 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 regionaltåg 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 regionaltåg 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 regionalstågsstopp 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 anknytning 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- trafikering- 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 sträckningsalternativ 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 planeringsmässigt. Kontoren är av uppfattningen att det är eftersträvansvärt 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 Karlsbodavägens 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.

Slut