



Handläggare: Håkan Serdén
Telefon: 08 - 508 01 114

Till
Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd

Tvärbana Norr Kistagrenen - Förstudie

Remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Tjänsteutlåtandet utgör svar på remissen

Olle Johnselius
stadsdelsdirektör

Verner Stadthagen
administrativ chef

Håkan Serdén
kanslichef

Sammanfattning

AB Stockholms Lokaltrafik (SL) har genomfört en förstudie för Tvärbana Norr Kistagrenen. Förstudien har remitterats för yttrande till bl.a. Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd av kommunstyrelsen. Utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagrenen syftar bland annat till att binda samman de radiella kollektivtrafikstråken och att binda samman områden med hög täthet av befolkning och arbetsplatser i den nordvästra delen av Stockholmsregionen. Syftet med remissen av förstudien är att få in synpunkter och ställningstaganden från berörda kommuner, myndigheter och organisationer om Kistagrenens utformning, sträckning och eventuella etappvisa utbyggnad. Kistagrenen börjar vid förgreningspunkten med Solnagrenen i Ulvsunda och sträcker sig via Rissne, Stora Ursvik och Kista till någon av tre alternativa bytespunkter (Helenelund, Sollentuna eller Häggvik) vid järnvägens ostkustbana. 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.

1. Förvaltningen förordar att alternativen Helenelund och Sollentuna kombineras genom en etappvis utbyggnad.
2. Förvaltningen avstår från att lämna synpunkter på de två kvarvarande alternativa bansträckningarna mellan Annedal/Solvalla och Rissne.
3. Förvaltningen förordar alternativet Kista Alléväg på delsträckan mellan Kista centrum och Tureberg.

Bilaga : Sammanfattningen ur Förstudie Tvärbana Norr Kistagrenen, Remisshandling 2009-11-20,



Remissbehandling

AB Stockholms Lokaltrafik (SL) har genomfört en förstudie för Tvärbana Norr Kistagrenen. En remisshandling daterad den 20 november 2009 har av SL överlämnats för synpunkter senast den 1 mars 2010 till Stockholms stad, Sollentuna kommun, Sundbybergs stad, Solna kommun, Järfälla kommun, Länsstyrelsen i Stockholms län, Regionplanekontoret, Banverket, Vägverket Region Stockholm, Luftfartsverket Bromma samt Kista Science City. Inom Stockholms stad har kommunstyrelsen underremitterat förstudien för synpunkter senast den 15 februari till Stadsbyggnadsnämnden, Exploateringsnämnden, Fastighetsnämnden, Trafik- och renhållningsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Rinkeby-Kista stadsdelsnämnd, Spånga-Tensta stadsdelsnämnd, Bromma stadsdelsnämnd samt till stadsledningskontoret, Stockholm Stadshus AB och Stockholm Business Region.

Bakgrund

Tvärbana Norr – Solnagrenen och Kistagrenen

Att bygga ut Stockholms transportsystem med spårförbindelser i tvärlinje är en viktig inriktning i den regionala utvecklingsplaneringen. Utbyggnaden av Tvärbana Norr Kistagrenen syftar bland annat till att binda samman de radiella kollektivtrafikstråken och att binda samman områden med hög täthet av befolkning och arbetsplatser i den nordvästra delen av Stockholmsregionen.

Fram till år 2001 bedrevs ett samlat arbete med en förstudie för hela Tvärbana Norr, det vill säga både Kistagrenen och Solnagrenen. Inom ramen för det arbetet hölls tidigt samråd med organisationer och allmänhet, men förstudien sammanställdes inte för Kistagrenen. I den fortsatta planeringen har Solnagrenen prioriterats i tid och utbyggnaden av Solnagrenen har påbörjats under år 2009.

För Kistagrenen har SL funnit behov av att ta fram ytterligare beslutsunderlag för att kunna fatta beslut om sträckningen. Därför genomförs denna nya förstudie. Som underlag till förstudien finns en rad olika sträckningsstudier och trafikanalyser som även finns redovisade i separata underlagsrapporter. Arbetet har genomförts av SL tillsammans med Stockholms stad (Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Exploateringskontoret), övriga berörda kommuner samt Banverket, Vägverket och Regionplanekontoret.

Syftet med förstudien och remissen

Syftet med förstudien är att pröva olika lösningar och utformningar på ett övergripande plan för att se vad som blir bäst för framförallt resenärerna, miljön, ekonomin och omkringliggande samhälle. Syftet med remissen av förstudien är att få in synpunkter och ställningstaganden från berörda kommuner, myndigheter och organisationer om Kistagrenens utformning, sträckning och eventuella etappvisa utbyggnad. De synpunkter som kommer in under remisstiden kommer att läggas till de genomförda analyserna och avsikten är att en sträckning sedan ska kunna väljas.



Fortsatt arbete

Under våren kommer SL att sammanställa synpunkterna och vid behov genomföra kompletterande utredningar i ärenden och frågeställningar som uppmärksammats i remissvaren. Till sommaren 2010 är avsikten att SL ska föreslå att styrelsen beslutar om förstudiens slutrapport och ett sträckningsalternativ. Efter beslut om sträckning kan arbetet sedan gå vidare med att ta fram en järnvägsplan. SL kommer också tillsammans med kommunerna att arbeta fram en överenskommelse angående sträckning, utrymmesbehov och finansieringsprinciper.

Förslaget

Som underlag till förstudierapporten har ett antal underlagsrapporter tagits fram. Underlagsrapporterna och remisshandlingarna finns tillgängliga på [www.sl.se/tvarbanan utbyggnad](http://www.sl.se/tvarbanan_utbyggnad). Klicka på länken Kistagrenen i högermenyn.

Under arbetet med förstudien har samråd hållits med allmänheten. En samrådsredogörelse finns tillgänglig tillsammans med underlagsrapporterna på den ovan nämnda web-adressen. Efter remisstiden kommer samrådsredogörelsen att kompletteras med SL:s bemötande av framförda synpunkter och förslag.

En i remisshandlingarna intagen sammanfattning av förstudien återges i bilaga till detta utlåtande (*Bilaga*).

Följande frågeställningar anser SL är särskilt viktiga att få svar på från remissinstanserna.

- Vilket av de strategiska utredningsalternativen till Helenelund, Sollentuna centrum eller Häggvik förordas?
- Vilket av två sträckningsalternativ förordas på delsträckan Annedal – Rissne?
- Vilket av fyra sträckningsalternativ förordas på delsträckan Kista centrum – Tureberg?

Byggtiden för Tvärbana Norr Kistagrenen beräknas av SL till cirka 4 år. SL räknar med byggstart 2014 efter det att järnvägsplan och erforderliga detaljplaner antagits samt miljöprövningar genomförts.

Kostnaden för projektet anges i dagens penningvärde till mellan 5,8 och 8,0 miljarder kronor. Det lägre beloppet för Alternativ Helenelund och det högre för Alternativ Häggvik, såväl med bansträckning via Sollentuna C som Akalla. För Alternativ Sollentuna C, i vilket Tvärbans Kistagren skulle få sin slutstation i just Sollentuna C, anges investeringskostnaden till 7,4 mdkr.

Förvaltningens synpunkter

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 förgreningpunkten 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 tvärbanor. 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 avvägningen 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.
3. 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.

