

**Kontaktpersoner**  
**Stadsledningskontoret**  
Anton Västberg  
Telefon: 08-508 293 05

**Trafikkontoret**  
Henrik Söderström  
Telefon: 08-508 263 75

**Till**

Kommunstyrelsen  
Trafik- och renhållningsnämnden  
2014-05-21

## **Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län**

Remiss från landstinget i Stockholms län, trafikförvaltningen

### **Kontorens förslag till beslut**

Kommunstyrelsen och trafik- och renhållningsnämnden beslutar var och en för egen del följande.

1. Som svar på remissen ”Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län” hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Staffan Ingvarsson  
Tf Stadsdirektör

Per Anders Hedkvist  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

### **Sammanfattning**

Åtgärdsvals- och idéstudie är avgränsad till att i första hand omfatta tillgänglighet mellan Nordostsektorn och övriga Stockholmsregionen. Studiens tidsperspektiv är år 2030, men med utblickar både närmare i tid och mot år 2050.

Stadsledningskontoret och trafikkontoret anser att åtgärdsvals- och idéstudien med sitt omfångsrika material bidrar till goda förutsättningar för att arbeta vidare i kommande planering.

Av de objekt som föreslås vara aktuella för fördjupade studier anser kontoren att staden särskilt berörs av förlängningen av Roslagsbanan (till Odenplan eller Centralen) och förlängningen av tunnelbanan från Arenastaden till Arninge. Ett utökat och förstärkt bussalternativ enligt alternativ 5a är även det enligt kontoren intressant att studera vidare, då det kan ge resultat på kortare sikt.

Oavsett vilket/vilka alternativ som väljs är det enligt kontoren viktigt att Stockholmsförhandlingen från 2009 samt 2014 följs och genomförs enligt gällande tidplaner. Investeringsmedel för en utbyggnad av kollektivtrafiken i nordost behöver vara nya medel och inte tas från andra angelägna beslutade projekt i regionen.

Kontoren vill poängtera att landstinget är huvudman för kollektivtrafiken och därmed bör stå för investeringskostnaden i denna.

### **Bakgrund**

Hösten 2011 initierade Nordostkommunerna (Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker) en fortsatt utredning om en regional kapacitetsstark spårtrafik till nordostsektorn. Detta som en fortsättning på tidigare förstudie, benämnd Roslagspilen genomförd av Banverket 2008, systemsyn i RUFSS 2010, utredningsmedel i gällande länsplan och Stockholm Nordosts vision. Trafiknämnden i landstinget beslutade därefter att uppdra till förvaltningen att i samarbete med Stockholm Nordost och Trafikverket genomföra en idéstudie. Med anledning av förändrad lagstiftningen genomfördes också en åtgärdsvalsstudie.

Målet för utredningen är att leverera en åtgärdsvals- och idéstudie för regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn, som bidrar till ökad regional tillgänglighet samt utvecklingen av en tät och flerkärnig region. Studien omfattar analys av åtgärder enligt fyrstegsprincipen, med en utredningsmässig tyngdpunkt på spårburen kollektivtrafik.

Utredningen har genomförts i nära samarbete mellan trafikförvaltningen (som svarar för projektledning), Trafikverket och Stockholm Nordost (kommunerna Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker). Dialog har även förts med

övriga berörda kommuner (Solna och Stockholm) samt med SLL Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) och Länsstyrelsen.

Studien är avgränsad till att i första hand omfatta tillgänglighet mellan Nordostsektorn och övriga Stockholmsregionen. Lokalt resande ska beaktas för att hela resan ska fungera. Vidare kan åtgärder komma att föreslås inom andra delar av regionen.

Studiens tidsperspektiv är år 2030, men med utblickar både närmare i tid och mot år 2050.

### **Ärendet**

Remissen är utskickad av trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting och ska vara besvarad senast den 11 maj 2014.

Stockholm Nordost har som mål att till år 2040 bidra med ett tillskott av 42 000 nya bostäder till regionen. För att möta detta mål bedöms att det finns ett behov av ny kapacitetsstark spårtrafik. Kollektivtrafikandelen är i stora delar av Nordostsektorn låg (16 procent) jämfört med länet totalt (24 procent). Merparten av kollektivtrafikresorna sker med Roslagsbanan. Även stombusslinjer är viktiga, exempelvis för Norrtälje och Vaxholm.

Följande spåralternativ bedöms kunna vara aktuella för fördjupade studier.

- Förlängningar av Roslagsbanan till Centralen eller Odenplan
- Tvärbanan Solna till den regionala kärnan Täby-Arninge
- Tunnelbana i stråket Odenplan till den regionala kärnan Täby-Arninge
- Roslagsbanan till Rimbo

För fortsatta studier föreslås följande frågeställningar belysas:

- Förlängning av Roslagsbanan till Centralen eller Odenplan
- Kapacitetsanalys av stationerna Centralen/Odenplan
- Analys av trafikering/kapacitet som en följd av förlängningen
- Analys av kommunernas möjligheter att exploatera nära stationslägen (görs av kommunerna)
- Tunnelbana från Odenplan till den regionala stadskärnan
- Analys av kommunernas möjligheter att exploatera nära lämpliga stationslägen längs sträckningen (görs av kommunerna)
- Analys av möjligheterna att skapa depålösning

För samtliga spåralternativ som utreds vidare är det intressant att utreda hur spårutbyggnad och utvecklad busstrafik kan kombineras för bästa måluppfyllnad och för att klara framtida utveckling. Det är också intressant att i det fortsatta arbetet studera om flera olika spårutbyggnader bör kombineras för att gemensamt leda till en bättre helhetslösning och en större måluppfyllelse.

Spårutbyggnad föreslås även kombineras med steg 1-3 åtgärder för att förstärka effekten och nyttan av åtgärden. Exempelvis nämns omdaning av Tekniska högskolan/Östra station till en modern bytespunkt, systemöversyn av kollektivtrafiken i Nordostsektorn gemensamt av Trafikförvaltningen berörd entreprenör och kommunerna samt framkomlighetsåtgärder för busstrafiken.

En eventuell förstudie av utbyggnad av Tunnelbanan, Roslagsbanan och Tvärbanan är ett ansvar för Landstinget. Medel för utredningen har avsatts av staten via Trafikverket, som tillsammans med berörda kommuner medverkar i framtagandet av förstudien.

Ansvariga aktörer för de åtgärder inom steg 1-3 som föreslås för fortsatt hantering är enligt studien landstinget, berörda trafikentreprenörer, kommunerna i Nordost, Solna Stad, Trafikverket och Stockholms stad.

Stockholms läns landstingsfullmäktige har i samband med budgetbeslut för 2014 lagt fast att infrastrukturinvesteringar i kollektivtrafiken bör ses som ett gemensamt ansvar mellan landsting, stat och kommun. Landstinget anser att staten i normalfallet bör finansiera 50 procent av en investering, vilket även kommunerna i sina yttranden har ställt sig bakom. Landstinget anser att den kommunala medfinansieringen bör ligga på 20 procent. Kommunernas insats kan bestå i direkt medfinansiering eller genom att på andra vis minska kostnaderna i ett projekt, exempelvis genom att landstinget får ta del av ökat markvärde, genom att finna effektivare lösningar, genom en bättre gemensam planering, genom möjligheter till avstängningar under byggtiden, genom en tydligare ansvarsfördelning av kostnader eller genom direkt medfinansiering.

För att en fortsatt planering av de utpekade utredningsalternativen ska vara meningsfull är det enligt studien nödvändigt att kommunerna även fortsättningsvis medverkar till nödvändig markåtkomst och planläggning för nya depåer i Nordostsektorn.

För att skapa resenärsnyttor även på kort sikt är det viktigt att väghållarna medverkar till och planerar för ökad framkomlighet för

busstrafiken samt bidrar till att genomföra övriga utpekade steg 1-3-åtgärder.

Fortsatt tidplan för åtgärdsvalsstudien och fortsatt planering ser ut enligt följande:

- Under 2014 genomförs utredningar av åtgärder inom steg 1-3 för genomförande inom 1-10 år.
- I februari 2014 tas beslut av trafiknämnden i SLL om remiss av samrådsversion av åtgärdsvals- och idéstudie.
- I juni 2014 tas beslut av trafiknämnden i SLL om att godkänna slutversion av åtgärdsvals- och idéstudien och utredningsbeslut av landstinget om att genomföra förstudie.
- I september 2014-2015 genomförs förstudie enligt landstingets investeringsprocess.
- Under 2016 tas inriktningsbeslut.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontorets förnyelseavdelning och trafikkontoret.

### **Kontorens synpunkter och förslag**

Stadsledningskontoret och trafikkontoret anser att åtgärdsvals- och idéstudien med sitt omfattande material bidrar till goda förutsättningar för att arbeta vidare i kommande planering. Det är angeläget att förbättra andelen resor med kollektivtrafik och cykel från denna sektor. Även möjligheten att ta med sig cykel på kollektivtrafiken, i mån av plats, är intressant att utreda i detta sammanhang för att bidra till öka kollektivtrafikens attraktivitet.

Steg 1 – 3 åtgärder som kan implementeras på kort sikt bör enligt kontoren studeras vidare. Detta då de ofta kan vara en effektiv och lönsam lösning.

Av de objekt som föreslås vara aktuella för fördjupade studier anser kontoren att staden särskilt berörs av förlängningen av Roslagsbanan (till Odenplan eller Centralen) och förlängningen av tunnelbanan från Arenastaden till Arninge. Det är viktigt att djupare analyser görs för att säkerställa att trafikeringen och kapaciteten på spår, i vagnar och plattformar blir acceptabel. Centralen är idag en hårt belastad knutpunkt i kollektivtrafiknätet. Detsamma gäller för Odenplan när Citybanan är klar och i drift. Hur förlängningen av tunnelbanan från Arenastaden till Arninge påverkar tunnelbane-

nätets inre del behöver studeras noga för att inte påverka systemet negativt.

Tunnelbanealternativen som presenteras är kostnadsberäknade till ca 21 miljarder kronor. Det är mer än vad tunnelbaneutbyggnaderna enligt Stockholmsförhandlingen beräknas till (exklusive depåer och fordon). En så pass lång tunnelbaneutbyggnad blir förmodligen inte heller samhällsekonomiskt lönsam samtidigt som nyttan riskerar bli begränsad.

Ett utökat och förstärkt bussalternativ enligt alternativ 5a är enligt kontoren intressant att studera vidare. Det bedöms som särskilt intressant eftersom det har en betydligt kortare genomförandetid. Det är dock viktigt att lösningen genom innerstaden utreds noggrant. Det finns en risk att så pass långtgående linjer fastnar i köer samt att trängsel kan uppstå i terminaler på grund av eventuella kapacitetsproblem, vilket påverkar restiden negativt. Det i sin tur kan innebära att bussalternativet blir mindre attraktivt.

Oavsett vilket/vilka alternativ som sedermera väljs är det enligt kontoren viktigt att Stockholmsförhandlingen från 2009 samt 2014 följs och genomförs enligt gällande tidplaner. Investeringsmedel för en utbyggnad av kollektivtrafiken i nordost behöver vara nya medel och inte tas från andra angelägna beslutade projekt i regionen. Ingen av de utpekade alternativen i åtgärdsvalsstudien som berör Stockholms stad finns med i Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 som fastställdes av regeringen den 8 april 2014. Det innebär i nuläget att det kan vara aktuellt med en utbyggnad först efter 2025.

Kontoren anser att Östra stations framtida funktion bör utredas vidare då platsen har en viktig strategisk funktion för kollektivtrafiken.

Åtgärdsvalsstudien resulterar i en mängd olika alternativ som behöver utredas vidare. Det vore enligt kontoren önskvärt om antalet möjliga alternativ kunde hållas nere så att fokus kan läggas på de åtgärder som har störst effekt. Med så många helt olika alternativa lösningar som studeras vidare riskeras att resurser och tid tas från de lösningarna med störst potential.

Medfinansieringsprincipen som landstinget tar upp är inte oproblematiserad med hänsyn till kommunallagen. Kontoren vill poängtera att landstinget är huvudman för kollektivtrafiken och

därmed bör stå för investeringskostnaden i denna. Stockholms stad medfinansierar redan idag ett flertal kollektivtrafikprojekt i länet.

Gällande remissen ”Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län” hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.