



PM 2008: RII (Dnr 314-1564/2008)

Samråd - förstudie om spårburen kollektivtrafik i Stockholm nordost

Remiss från Banverket

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

I november 2005 enades Banverket, SL och nordostkommunerna Norrtälje, Österåker, Vallentuna, Vaxholm, Täby och Danderyd om en gemensam förstudie för att utreda möjligheterna till ett förbättrat järnvägssystem. Avsikten var från början från Banverkets sida att utvärdera specifikt pendeltåg till nordostkommunerna. Under utredningens gång har antalet utredningsalternativ utökats. Förstudien har studerat tre pendeltågsalternativ, två tunnelbaneanternativ och två alternativ med Roslagsbanan, samt ett jämförelsealternativ.

Tjänstemän från samtliga nordostkommuner, Solna stad, Vägverket, SL samt landstingets regionplane- och trafikkontor har ingått i en gemensam arbetsgrupp och kontinuerligt bidragit med synpunkter på förstudiens innehåll, omfattning och resultat. Representanter för nordostkommunernas politiska styrning har ingått i en förankringsgrupp. Styrgruppen har bestått av representanter från Banverket, SL och nordostkommunerna genom Täby kommun.

Förstudien har resulterat i en förslagshandling ”Spårburen kollektivtrafik i Stockholm Nordost”, daterad 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 de avser att fortsätta driva planeringen för en effektivare kollektivtrafik i Stockholm Nordost.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt exploateringsnämnden.

Stadsledningskontoret anser att det är mycket viktigt att finna en kapacitetsstark och delvis spårbunden trafiklösning för nordostkommunerna. Staden påverkas i högsta grad av trafik och resande därifrån samt av nya eller förändrade trafiklösningar, stationer och bussterminaler. Det är därför av största vikt att staden medverkar i utredningens arbete med att finna en hållbar lösning.

Trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt exploateringsnämnden 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.

Mina synpunkter

Infrastrukturen i stockholmsregionen har under en lång period varit eftersatt vilket drabbat regionens medborgare. Störst är problemen i regioncentrum, men betydande kapacitetsbrister i infrastrukturen finns på många andra platser. Detta drabbar kollektivtrafikresenärer, godstransporter samt de som färdas med egen bil. Systemet är mycket känsligt för störningar, och minsta incident leder till långa köer och omfattande förseningar. För medborgarna innebär detta bland annat betydande välfärdsluster vid resande till och från arbetet.

Stockholm stads egna prognoser har visat att kollektivtrafikandelen till och från nordostsektorn är låg i relation till länets övriga sektorer. Jag välkomnar därför att en förstudie genomförs 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.

Förstudien beaktar dock inte resultaten av Stockholmsöverenskommelsen. 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.

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

Därutöver finns det ett antal frågor som behöver förtydligas. Jag hänvisar här till de synpunkter som framförts i facknämndernas gemensamma tjänsteutlåtande samt från stadsledningskontoret.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 9 oktober 2008

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Samråd - förstudie om spårburen kollektivtrafik i Stockholm nordost

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att som svar på remissen anför följande:

Studien beskriver väl dagens situation och en tänkt inflyttningstakt i Nordostsektorn. Arbetet baseras till största delen på prognoser och planer i RUFSS 2001 samt pågående översiktsplanarbete i berörda kommuner. Arbetet med att utarbeta en ny RUFSS är nu igång och antagande beräknas ske 2010. Vi anser att det är klokt att avvakta med beslut om alternativ innan ny RUFSS är klar.

Ett alternativ som bör beaktas vidare är att Roslagsbanan bör konverteras till pendeltågstandard och förlängas till Rimbo, med möjlig kombination med nya spårbilssystem enligt SIKAs nyligen presenterade utredning om en spårbilsring kombinerat med en västlig pendeltågsförbindelse. Detta skulle lösa såväl transport-, som klimat- och bullerproblem. Lösningen ska enligt underlaget vara samhällsekonomiskt mycket lönsam och bidra till uppfyllelse av regeringens transportpolitiska mål.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Som svar på remissen överlämnas och åberopas delvis denna promemoria
2. Därefter anför följande

För att bygga en hållbar stad och komma till rätta med klimatproblemen är det fundamentalt med en funktionell och regionstäckande kollektivtrafik. Som framgår i ärendet är Stockholms nordöstra delar eftersatta i kollektivtrafikhänseende – det måste förändras. Vänsterpartiet är för en kombinationslösning där man ser till samverkan mellan flera olika trafikslag. Vi har flera egna förslag på lösningar för Stockholm nordost, vi anser att pendeltåg ska byggas ut från Solna station - Danderyd - Täby - Norrtälje. Konflikten som blir mellan regionala tåg, pendeltåg och den nya nationalarenan måste lösas. Vi menar att de samhällsekonomiska beräkningarna ska utökas med ett klimatperspektiv. Det blir då i stort sett omöjligt att inte satsa på klimatsmarta lösningar – dvs. kollektivtrafik.

Exempel på förslag som bör utredas:

Utbyggnad tvärbanan: Alvik – Solna Station – Universitetet – Ropsten – Sickla

Utbyggnad tvärbanan: Alvik – Mariehäll – Kista – Akalla

Utbyggnad tunnelbana: Odenplan – Karolinska

Utbyggnad tunnelbana: Hjulsta – Barkarby

Ny tvärbanan: Barkarby – Täby C

Nytt pendeltåg: Solna Station – Danderyd – Täby C – Norrtälje

Återläggning av spår Kårsta – Rimbo

Dubbelspår på alla Roslagsbanans befintliga linjer

ÄRENDET

I november 2005 enades Banverket, SL och nordostkommunerna Norrtälje, Österåker, Vallentuna, Vaxholm, Täby och Danderyd om en gemensam förstudie för att utreda möjligheterna till ett förbättrat järnvägssystem. Avsikten var från början från Banverkets sida att utvärdera specifikt pendeltåg till nordostkommunerna. Under utredningens gång har antalet utredningsalternativ utökats. Förstudien har studerat tre pendeltågsalternativ, två tunnelbanealternativ och två alternativ med Roslagsbanan, samt ett jämförelsealternativ.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt exploateringsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret tjänsteutlåtande daterat den 12 september 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Banverket, AB Storstockholms lokaltrafik (SL) och nordostkommunerna har i en gemensam förstudie utrett möjligheterna till ett förbättrat järnvägssystem.

Studien har omfattat, ett pendeltågsalternativ på tre olika sträckor, två olika lösningar med tunnelbana, två alternativ för Roslagsbanan samt ett jämförelsealternativ med enbart utökad busstrafik.

Stadsledningskontoret anser att det är mycket viktigt att finna en kapacitetsstark och delvis spårbinden trafiklösning för nordostkommunerna. Staden påverkas i högsta grad av trafik och resande därifrån, samt av nya eller förändrade trafiklösningar, stationer och bussterminaler. Det är därför av största vikt att staden medverkar i utredningens arbete med att finna en hållbar lösning.

Bakgrund

Stockholm Nordost, som nämns i förstudien, är nordostkommunerna Norrtälje, Österåkers, Vallentuna, Vaxholms, Täby och Danderyds gemensamt utformad vision av hur regionen ska gestaltas i framtiden.

I november 2005 enades Banverket, SL och nordostkommunerna om en gemensam förstudie för att utreda möjligheterna till ett förbättrat järnvägssystem. Avsikten var från början från Banverkets sida att utvärdera specifikt pendeltåg till nordostkommunerna. Under utredningens gång har antalet utredningsalternativ utökats. Förstudien har därför kommit att omfatta, inte bara pendeltåg, utan även flera lösningar med tunnelbana och Roslagsbanan.

Tjänstemän från samtliga nordostkommuner, Solna stad, Vägverket, SL samt region- och trafikplanekontoret har ingått i en gemensam arbetsgrupp och kontinuerligt bidragit med synpunkter på förstudiens innehåll, omfattning och resultat. Representanter för nordostkommunernas politiska styrning har ingått i en förankringsgrupp. Styrgruppen har bestått av representanter från Banverket, SL och nordostkommunerna genom Täby kommun.

Förstudien har resulterat i en förslagshandling; ”Spårburen kollektivtrafik i Stockholm Nordost”, daterad 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 de 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>

Förstudie om spårbunden kollektivtrafik i Stockholm Nordost

Stockholm Nordost är en av de mest expansiva regiondelarna inom Stockholms län. De kommuner som ingår har enats om en tillväxt på upptill 100 000 nya invånare samt 50 000 nya arbetstillfällen räknat från år 2000 fram till 2030. Kollektivtrafiksystemet måste förstärkas för att svara upp mot dagens och morgondagens transportbehov.

Förstudien har studerat ett antal olika utredningsalternativ samt ett jämförelsealternativ, som består av den trafiknytta som fås om kollektivtrafiken endast förstärks med utökad buss- trafik.

Ett av utredningsalternativen är en lösning med pendeltåg som utgår från de befintliga pendeltågsspåren och sen vidare på en gren från Solna mot Norrtälje. Utredningsalternativet är uppdelat i tre sträckor: Solna - Arninge, Solna - Åkersberga samt Solna - Norrtälje. Utgångspunkten för samtliga sträckor är att ett dubbelspår förläggs i en 15 km lång tunnel mellan Solna och Arninge. Arbetsnamnet för denna pendeltågsträckning är Roslagspilen.

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 alternativet har en ny slutstation någonstans i centrala innerstaden. I båda fallen ingår ett utökad 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 bedöms medföra bäst samhällsekonomisk trafiknytta. Samtliga pendeltågslösningar som integreras med befintligt system medför att målen om en långsiktigt hållbar kollektivtrafiklösning inte kan säkerställas, vilket beror på att kapacitet tas från befintligt system och Citybanan överbelastas. Risken för överbelastning av Citybanan och övriga system har lett till att utredningen framhäver vikten av att en ny pendeltågsgren via ytspåren förbi Karlberg på Stockholms central studeras. Detta utreds inom ramen för en förstudie om Stockholms centrals framtid. Alternativet är att ytterligare spårinvesteringar görs genom Stockholms innerstad. För att fastställa genomförbarheten av en pendeltågslösning, så behövs även en fördjupad analys av spåranslutningen vid Solna station.

Ingen av de två tunnelbanealternativen var för sig bedöms uppfylla 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 resandeprognoiser 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.

Ärendet

Ärendet har beretts av stadsledningskontorets finansavdelning i samverkan med staben. Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret anser att det är mycket viktigt att finna en kapacitetsstark och delvis spårbunden trafiklösning för nordostkommunerna. En slutsats av förstudien är att en

hållbar kollektivtrafiklösning för Stockholm Nordost kräver en kombination av åtgärder för att åstadkomma tillräckligt god tillgänglighet och kapacitet, detta på grund av den geografiska spridningen av bebyggelsen i området.

Nordostkommunernas önskemål är att binda samman och öka integreringen med övriga Stockholmsregionen. Utredningsalternativen förbättrar i första hand tillgängligheten till Stockholms innerstad och södra Storstockholm. Stockholms stad påverkas därför i högsta grad av trafik och resande från nordostkommunerna samt av nya eller förändrade trafiklösningar, stationer och bussterminaler. Stockholms stad, som hittills inte deltagit, måste medverka i arbetet med att finna bra lösningar.

Stadsledningskontoret menar att för att tillgodose en hållbar kollektivtrafiklösning för nordostkommunerna krävs sannolikt en kombination av de olika utredningsalternativen. Detta är nödvändigt utifrån de olika kommunernas specifika förutsättningar för att åstadkomma tillfredsställande tillgänglighet och kapacitet. En långsiktigt hållbar systemlösning måste också innebära möjligheter till ytterligare kapacitetsökning i framtiden. Stadsledningskontoret delar exploateringsnämnden stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning att en möjlig kollektivtrafiklösning för nordostkommunerna kan vara tunnelbanor, men ett flertal utredningar krävs innan något egentligt ställningstagande kan göras.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 16 september 2008 att återropa trafikkontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och exploateringskontorets gemensamma utlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Kajsa Stenfelt (v), *bilaga 1*.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 september 2008 att återropa trafikkontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och exploateringskontorets gemensamma utlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordförande Åsa Romson (mp) och ledamoten Eva Louise Erlandsson Slorach (s), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 september 2008 att återropa trafikkontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och exploateringskontorets gemensamma utlåtande som svar på remissen.

Vice ordförande Teres Lindberg (s), anmälde att socialdemokraterna lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

Reservation anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Maria Hannäs (v), *bilaga 1*.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 september 2008 att åberopa trafikkontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och exploateringskontorets gemensamma utlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v), *bilaga 1*.

Trafikkontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och exploateringskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 18 augusti 2008 har i huvudsak följande lydelse.

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 tunnelbanealternativ 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. Alternativerna 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 läns-

styrelsen, 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 restidvinster 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 projekt mål. 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 genomförs för att förbättra detta. En förbättrad kollektivtrafik från nordost innebär att kollek-

tivtrafikandelen 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 tvärspårsväg 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 eftersträvarsvårt 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 dragning medför 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 dragning 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 tidsperi-

od. 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 rusnings- trafik, 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 prioriteringsfråga 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

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av Mats Lindqvist (mp) enligt följande

1. Trafik- och renhållningsnämnden återoppar och överlämnar förvaltningens förslag som sitt eget, förutom avseende vilket spårtrafikslag som bör prioriteras i nordostsektorn.

2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att förorda en utbyggd och moderniserad Roslagsbana av de olika spårtrafikslag som tas upp i förstudien, samt i övrigt hänvisa till Miljöpartiets text nedan:

Studien beskriver väl dagens situation och en tänkt inflyttningstakt i Nordostsektorn. Arbetet baseras till största delen på prognoser och planer i RUFSS 2001 samt pågående översiktsplanearbete i berörda kommuner. Arbetet med att utarbeta en ny RUFSS är nu igång och antagande beräknas ske 2010. Vi anser att det är klokt att avvakta med beslut om alternativ innan ny RUFSS är klar.

Miljöpartiet har genom ett beslut i regionen tidigare ansett att Roslagsbanan bör konverteras till pendeltågstandard och förlängas till Rimbo. Det har varit vårt huvudalternativ tillsammans med införande av ny teknik, spårbilar, som komplement till befintliga system.

SIKA, Statens Institut för Kommunikationsanalys, kom denna vecka ut med tre nya rapporter (2008:04-2008:06) där förslag på en spårbilsring kombinerat med en västlig pendeltågsförbindelse skulle lösa såväl transport-, som klimat- och bullerproblem. Lösningen ska enligt underlaget vara samhällsekonomiskt mycket lönsam och bidra till uppfyllelse av regeringens transportpolitiska mål.

Därunder anser Miljöpartiet de Gröna att Banverket bör arbeta om underlaget med hänsyn till ovan nämnda faktorer.

Då Östra station saknar tillräcklig omstigningskapacitet till andra trafikslag avseende en utbyggd Roslagsbana, så bör Östra station på sikt avvecklas och marken användas för bostadsbyggande. I stället bör Roslagsbanan dras via Norra station, med en hållplats där, ner till Centralen, där den perrongkapacitet som blir ledig då pendeltågen förläggs i Citytunneln, i stället, efter en del omfördelningar av perrongerna, kan användas av Roslagsbanan.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Kajsa Stenfelt (v) enligt följande

1. I huvudsak godkänns förvaltningens förslag.
2. Därutöver anføres följande:

För att bygga en hållbar stad och komma tillrätta med klimatproblemen är det viktigt att satsa på en funktionell och regionstäckande kollektivtrafik. Som framgår av kontorens svar är Stockholms nordöstra delar eftersatta i kollektivtrafikhänseende, och det måste åtgärdas.

Vänsterpartiet har flera förslag på lösningar för Stockholm nordost och vi menar att de samhällsekonomiska beräkningarna även bör utökas med ett klimatperspektiv.

Exempel på förslag som bör utredas:

Utbyggnad tvärbanan: Alvik – Solna Station – Universitetet – Ropsten – Sickla

Utbyggnad tvärbanan: Alvik – Mariehäll – Kista – Akalla

Utbyggnad tunnelbana: Odenplan – Karolinska

Utbyggnad tunnelbana: Hjulsta – Barkarby

Ny tvärbana: Barkarby – Täby C

Nytt pendeltåg: Solna Station – Danderyd – Täby C – Norrtälje

Återläggning av spår Kårsta – Rimbo

Dubbelspår på alla Roslagsbanans befintliga linjer

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordförande Åsa Romson (mp) och ledamoten Eva Louise Erlandsson Slorach (s) enligt följande

att bifalla förvaltningens förslag till remissvar med följande komplettering:

"Ett alternativ som bör beaktas vidare är att Roslagsbanan bör konverteras till pendeltågstandard och förlängas till Rimbo, med möjlig kombination med nya spårbilssystem enligt SIKAs nyligen presenterade utredning."

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

Studien beskriver väl dagens situation och en tänkt inflyttningstakt i Nordostsektorn. Arbetet baseras till största delen på prognoser och planer i RUFSS 2001 samt pågående översiktsplanarbete i berörda kommuner. Arbetet med att utarbeta en ny RUFSS är nu igång och antagande beräknas ske 2010. Nämnden anser att det är klokt att avvakta med beslut om alternativ innan ny RUFSS är klar.

Roslagsbanan bör konverteras till pendeltågstandard och förlängas till Rimbo. Det bör vara huvudalternativet tillsammans med införande av ny teknik, spårbilar, som komplement till befintliga system.

SIKA, Statens Institut för Kommunikationsanalys, kom denna vecka ut med tre nya rapporter (2008:04-2008:06) där förslag på en spårbilsring kombinerat med en västlig pendeltågsförbindelse skulle lösa såväl transport-, som klimat- och bullerproblem. Lösningen ska enligt underlaget vara samhällsekonomiskt mycket lönsam och bidra till uppfyllelse av regeringens transportpolitiska mål.

Därav anser nämnden att Banverket bör arbeta om underlaget med hänsyn till ovan nämnda faktorer.

Reservation anfördes av ledamoten Maria Hannäs (v) enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden i huvudsak godkänner kontorets förslag till beslut samt därutöver anför följande:

För att bygga en hållbar stad och komma till rätta med klimatproblemen är det fundamentalt med en funktionell och regionstäckande kollektivtrafik. Som framgår i kontorets svar är Stockholms nordöstra delar eftersatta i kollektivtrafikhänseende – det måste förändras. Vänsterpartiet är för en kombinationslösning där man ser till samverkan mellan flera olika trafikslag. Vi har flera egna förslag på lösningar för Stockholm nordost, vi anser att pendeltåg ska byggas från Solna station - Danderyd - Täby - Norrtälje. Konflikten som blir mellan regionala tåg, pendeltåg och den nya nationalarenan måste lösas. Vi menar att de samhällsekonomiska beräkningarna måste utökas med ett klimatperspektiv. Det blir då i stort sett omöjligt att inte satsa på klimatsmarta lösningar – dvs. kollektivtrafik.

Några exempel på förslag:

Utbyggnad tvärbanan: Alvik - Solna Station - Universitetet - Ropsten - Sickla

Utbyggnad tvärbanan: Alvik - Mariehäll - Kista – Akalla

Utbyggnad tunnelbana: Odenplan - Karolinska

Utbyggnad tunnelbana: Hjulsta - Barkaby

Ny tvärbana: Barkarby - Täby C
Nytt pendeltåg: Solna station - Danderyd - Täby C - Norrtälje
Återläggning av spår Kårsta – Rimbo
Dubbelspår på alla Roslagsbanans befintliga linjer

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) enligt följande

Studien beskriver väl dagens situation och en tänkt inflyttningstakt i Nordostsektorn. Arbetet baseras till största delen på prognoser och planer i RUFSS 2001 samt pågående översiktsplanearbete i berörda kommuner. Arbetet med att utarbeta en ny RUFSS är nu igång och antagande beräknas ske 2010. Vi anser att det är klokt att avvakta med beslut om alternativ innan ny RUFSS är klar.

Miljöpartiet har genom ett beslut i regionen tidigare ansett att Roslagsbanan bör konverteras till pendeltågstandard och förlängas till Rimbo. Det har varit vårt huvudalternativ tillsammans med införande av ny teknik, spårbilar, som komplement till befintliga system.

SIKA, Statens Institut för Kommunikationsanalys, kom denna vecka ut med tre nya rapporter (2008:04-2008:06) där förslag på en spårbilsring kombinerat med en västlig pendeltågsförbindelse skulle lösa såväl transport-, som klimat- och bullerproblem. Lösningen ska enligt underlaget vara samhällsekonomiskt mycket lönsam och bidra till uppfyllelse av regeringens transportpolitiska mål.

Därför anser Miljöpartiet de Gröna att Banverket bör arbeta om underlaget med hänsyn till ovan nämnda faktorer.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v) enligt följande

1. Förvaltningens förslag godkänns i huvudsak.
2. Därutöver anför följande:

För att bygga en hållbar stad och komma till rätta med klimatproblemen är det fundamentalt med en funktionell och regionstäckande kollektivtrafik. Som framgår i kontorens svar är Stockholms nordöstra delar eftersatta i kollektivtrafikhänseende – det måste förändras. Vänsterpartiet är för en kombinationslösning där man ser till samverkan mellan flera olika trafikslag. Vi har flera egna förslag på lösningar för Stockholm nordost, vi anser att pendeltåg ska byggas från Solna station - Danderyd - Täby - Norrtälje. Konflikten som blir mellan regionala tåg, pendeltåg och den nya nationalarenan måste lösas. Vi menar att de samhällsekonomiska beräkningarna ska utökas med ett klimatperspektiv. Det blir då i stort sett omöjligt att inte satsa på klimatsmarta lösningar – dvs. kollektivtrafik.

Några exempel på förslag:

Utbyggnad tvärbanan: Alvik - Solna Station - Universitetet - Ropsten - Sickla

Utbyggnad tvärbanan: Alvik - Mariehäll - Kista – Akalla

Utbyggnad tunnelbana: Odenplan - Karolinska

Utbyggnad tunnelbana: Hjulsta - Barkarby

Ny tvärbana: Barkarby - Täby C

Nytt pendeltåg: Solna station - Danderyd - Täby C - Norrtälje

Återläggning av spår Kårsta – Rimbo

Dubbelspår på alla Roslagsbanans befintliga linjer