



**GEMENSAMT
TJÄNSTEUTLÅTANDE**

1(8)

2002-02-20

Stadsbyggnadskontoret
Strategiska avdelningen
Stig Holmstedt
Tfn 08-508 27 304

Dnr 2002-00630-32

Gatu- och Fastighetskontoret
Region Ytterstad
Rolf Gäfvert
Tfn 08-508 26 327

Dnr 00 – 334 – 3246:3

Stadsbyggnadsnämnden
Gatu- och Fastighetsnämnden

Tvärbana Norr. Samrådsremiss av förstudie

FÖRSLAG TILL BESLUT

Som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämnas och åberopas detta tjänsteutlåtande.

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

- Bilagor :**
1. Översigtskarta med studerade alternativa bansträckningar.
 2. Pågående och planerade utbyggnader av bostäder och arbetsplatser i Kista – Husby – Akalla - Rinkeby.
 3. Kollektivtrafikvision för Kista Science City.
 2. Pågående och planerade utbyggnader av bostäder och arbetsplatser längs Tvärbanans sträckning i Ulvsunda - Bromsten.

SAMMANFATTNING

SL har, efter beslut i sin styrelse i oktober 2001, gjort en förstudie enligt lagen om byggande av järnväg av en förlängning av Tvärbanan från Alvik och norrut, ”Tvärbanan Norr”. Denna förstudie innefattar både en uppdatering av den tidigare utredda sträckningen Alvik – Ulvsunda – Sundbyberg – Solna och studier av ett antal alternativa sträckningar från Ulvsunda via Kista till kontakt med stambanan i Sollentuna.

Kontoren anser att Tvärspårväg Norr bör omfatta grenar mot såväl Kista – Helenelund som Sundbyberg – Solna station. Den större trafiknyttan för Kistagrenen bör dock innebära att denna byggs först.

Enligt det förslag som kontoren förordar går banan på egen banvall med planskilda korsningar utom på sträckan genom Rinkeby och från Kista centrum och norrut. På vissa partier finns en del problem med linjedragningen att lösa, särskilt i Rinkeby och Kista. I Kista har dock Gatu- och Fastighetskontoret genom konsult studerat flera möjliga alternativa dragningar av spårvägen och även i Rinkeby bedömer kontoren att problemen kan lösas på ett godtagbart sätt. När det gäller passagen över friområdet bör den enligt kontorens mening ske via en hög och smäcker bro som medger fri passage för människor och djur.

Kontorens motiv för att Kista-grenen i första hand skall dras till Helenelund är att

- * Denna dragning innebär den genaste vägen mellan centrala Kista och Norra stambanan.
- * För Kista Science City finns för arbetsresande, studerande och näringsliv behov av snabba, direkta förbindelser med Arlanda och Uppsala. Därför är det angeläget att ett regionalt kollektivtrafiknav med regionaltåg, pendeltåg, spårväg och buss skapas så centralt som möjligt i området, vilket är i Helenelund..
- * Den är investeringsmässigt relativt förmånlig.

På sikt bör tvärbanan förlängas till kontakt med Danderyds sjukhus samt banorna i nordostsektorn. För utvecklingen av Kista med stort behov av nära kontakter mellan IT-universitet, Stockholms universitet, KTH och näringslivet är det angeläget med de snabba kommunikationer som en sådan förlängning ger.

På sikt bör banan också grenas av vid Grönlandsgången i Kista för att via Husbyrondellen och Turebergsleden fortsätta mot Sollentuna Centrum/Sollentunamässan. En sådan förlängning har förberetts genom ett kollektivtrafikstråk i den *Strukturplan* som skall ligga till grund för den fortsatta utvecklingen av Kista arbetsområde.

För Stockholms del är det viktigt att tvärbanan passerar genom Rinkeby. Framtidsbilden för Kista Science City bygger mycket på att skapa integration mellan stadsdelarna på norra och södra Järvafältet och med angränsande stadsdelar i grannkommunerna.

UTLÅTANDE

Remissen

SL har, efter beslut i sin styrelse i oktober 2001, gjort en förstudie enligt lagen om byggande av järnväg av en förlängning av Tvärbanan från Alvik och norrut, ”Tvärbanan Norr”. Denna förstudie innefattar både en uppdatering av den tidigare utredda sträckningen Alvik – Ulvsunda – Sundbyberg – Solna och studier av ett antal alternativa sträckningar från Ulvsunda via Kista till kontakt med stambanan i Sollentuna. En översiktskarta över studerade bansträckningar bifogas som bilaga 1. Förstudien har nu överlämnats till Stockholm och andra intressenter för samråd. Inom Stockholm har ärendet remitterats till stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden. Efter medgivande från SL har remisstiden förlängs från den 31 mars till den 10 april.

Bakgrund

Utbyggnaden av en snabbspårväg i en båge utanför Stockholms innerstad ingick i den sk Dennisöverenskommelsen från år 1992. Byggnaden av den första delen, från Gullmarsplan till Alvik, kunde påbörjas drygt tre år senare. I överenskommelsen fanns också en förlängning av spårvägen österut mot Hammarby Sjöstad och Slussen samt norrut mot Sundbyberg och Solna. Dennisöverenskommelsen föll innan beslut om hur dessa förlängningar skulle finansieras hann fattas. SL har dock tagit beslut om dragning till Hammarby Sjöstad och banan kommer att öppnas kommande årsskifte. För vidaredragning mot Slussen gör SL en förstudie enligt lagen om byggande av järnväg, vilken kommer att redovisas under våren.

Den färdigställda delen av Tvärbanan har blivit en klar framgång. Andelen nöjda kunder är osedvanligt stor och resandet ökar kontinuerligt. En fortsatt utbyggnad har blivit alltmer efterfrågad och Stockholm liksom SL och Regionplane- och Trafikkontoret har funnit starka skäl till att förlänga banan norrut mot såväl Sundbyberg och Solna som mot Kista och Sollentuna. Båda dessa grenar redovisas i utställningsförslaget till *Regional Utvecklingsplan För Stockholms län (RUF 2001)*. Utbyggnaderna redovisas också - med hög prioritet - bland de investeringsobjekt som Stockholmsberedningen i sitt delbetänkande SOU 2002:11 föreslagit regeringen för att förbättra transportsystemet i Stockholms län.

Framtidsbild för Kista Science City

I *Framtidsbild för Kista Science City*, godkänd av kommunfullmäktige i oktober 2001, fokuseras på att skapa förutsättningar för en fortsatt dynamisk utveckling av näringslivet och på att utveckla mångfalden på Järva till en positiv konkurrensfaktor. Framtidsbilden innebär också en integration mellan Järvaområdets södra och norra delar genom utveckling av Järva friområde och genom fysiska länkar mellan stadsdelarna.

I Framtidsbilden visas bl a en förlängning av tvärbanan från Alvik via Rinkeby och Kista till Helenelund och vidare mot Universitetet. I kommunstyrelsens

utlåtande nämns att ”Tvärspårvägens förlängning till Helenelund eller Sollentuna Centrum är mycket viktig”.

Inom Kista Science City, som omfattar Stockholms Järva - stadsdelar och angränsande stadsdelar i Sollentuna och Järfälla, bor idag drygt 110 000 människor. Det finns i detta område också ca 60 000 arbetsplatser och drygt 3 000 högskolestuderande.

Den utveckling som framtidsbilden visar och de omfattande planer för utbyggnad av såväl bostäder som arbetsplatser som finns i samtliga kommuner inom Kista Science City innebär att området kommer att expandera kraftigt. På 10 till 15 års sikt bedöms antalet arbetsplatser fördubblas, antalet boende öka med 15.000 – 30.000 personer och antalet högskolestuderande fyrdubblas. Inom Kista Science City kommer det då att finnas ca 130.000 boende, 120.000 arbetsplatser och 12.000 högskolestuderande. En närmare redogörelse för pågående och planerade utbyggnader av bostäder och arbetsplatser i de stadsdelar i Stockholm som ingår i Kista Science City återfinns i bilaga 2.

Idag kollektivtrafikförsörjs området med två tunnelbane- och två pendeltåglinjer samt med ett antal busslinjer som successivt byggs ut och som idag bildar ett ganska svåröverskådligt system som dessutom lokalt har brister i framkomligheten. Som ett samlat system för att tillgodose den snabba tillväxten och det regionalt spridda upptagningsområdet för arbetsresande är det otillräckligt - särskilt viktigt är det att tvärförbindelserna förbättras.

Stockholm, Sollentuna och Järfälla har tillsammans med SL genomfört flera kollektivtrafikutredningar. Det gäller förbättringar i väg- och gatunätet för stombusslinjer, snabbspårvägens förlängning samt skytteltrafik inom Kista. SL följer också Stockholms, Sollentunas och Banverkets utredning om tågstopp i Helenelund/Sollentuna. På detta sätt har ett bra samarbete inletts för att utveckla kollektivtrafiken i Kista Science City.

Samarbetet har lett till att kommunerna tagit fram en gemensam kollektivtrafikvision (bifogas som bilaga 3). Den innebär att kommunerna samverkar för att utveckla ett kollektivtrafiksystem i Kista Science City till en sådan kvalitet att andelen av dem som har sitt arbete i området i väsentligt större omfattning väljer att resa kollektivt. Ett mål är att uppnå samma kollektivtrafikandel som till Stockholms innerstad, d v s att öka andelen från 48 % till 70 %. Kista Science City skall kunna bli ett internationellt föredöme där motsvarande utvecklingsområden runt om i världen idag riskerar att kvävas av dålig tillgänglighet, stort bilberoende och ökande luftföroreningar

En gemensam satsning bör, enligt kollektivtrafikvisionen, bygga på följande grundelement:

- * Stombusslinjer Vällingby – Tensta – Rinkeby – Kista – Sollentuna C och Jakobsberg – Barkarby – Kista – Helenelund – Danderyds sjukhus .
- * Buss-skyttel inom Kista.
- * Snabbspårväg Alvik – Ulvsunda – Rinkeby – Kista – Helenelund/Sollentuna C med förlängning till Danderyds Sjukhus och Barkarby.
- * Tågstopp i Helenelund/Sollentuna C för tågtrafik till Arlanda och Uppsala.

* Effektiva och trygga terminaler i Kista C, Helenelund, Sollentuna C, Barkarby och Jakobsberg.

SL planerar för att starta de två nya stombusslinjerna år 2002 respektive år 2003. Att starta buss-skytteln kan bli aktuellt när stombusslinjerna är i drift. Beslut om sträckning och finansiering av Tvärbana Norr är önskvärt inom det närmaste året. Banan bör därmed kunna vara i drift före år 2010. Tågstopp för tåg mot Uppsala och Arlanda i Helenelund eller Sollentuna C har konstaterats vara möjliga i de utredningar som genomförts tillsammans med Banverket och kan förverkligas inom de närmaste åren.

Stadsutvecklingsområdet Ulvsunda – Brommafältet – Mariehäll - Solvalla

Stadsutvecklingsområdet Ulvsunda – Brommafältet – Mariehäll - Solvalla gränsar till Sundbybergs stadsdelar i Rissne och Stora Ursvik och har sin koppling mot Kista Science City via Bromsten och Rinkeby. Genom området går Ulvsundalvägen liksom de föreslagna tvärbanorna mot Kista och Solna. Området har en blandning av bostäder, kontor och industrier. Här ligger också Bromma flygplats, stadens enda större externhandelsområde samt Solvalla travbana. Inom området finns stora potentialer för nya bostäder och arbetsplatser.

Bristande kollektivtrafik och osäkerhet kring fortsatt flygverksamhet på Bromma har hämmat områdets utveckling vilket bl a märks i de gamla och slitna industriområdena. När nu planering av Tvärbana Norr har påbörjats och klarhet har getts genom beslutet om flygverksamheten t o m år 2011, ökar intresset för omvandling och exploatering i området påtagligt.

Inom kontoren pågår detaljplanarbete i flera projekt inom området och en övergripande programstudie för hela området är på väg att påbörjas. Detta arbete kommer att utgå från de utvecklingsmöjligheter som tillkomsten av tvärbanan ger liksom hållbarhets- och integrationsperspektiv i ett område där trafikleder och kommungränser idag utgör barriärer och hinder för fortsatt utveckling. Studien kommer att bedrivas i samarbete med Sundbybergs stad. En närmare redogörelse för pågående och planerade utbyggnader i stadsutvecklingsområdet återfinns i bilaga 4.

Tvärbana Norr – trafiknytta och utbyggnadskostnader.

SL har i samarbete med kontoren utrett trafiknytta och översiktliga kostnader för Tvärbana Norr. Resultaten redovisas i rapporten ” Tvärbana Norr – trafikanalyser juni 2001”. Trafikanalyser och översiktliga kostnadsberäkningar av olika alternativa sträckningar har genomförts och jämförts med motsvarande studier för ett referensalternativ som omfattar sträckan Slussen- Alvik. De alternativ till förlängningar som har analyserats är

- * Alvik- Helenelund
- * Alvik- Helenelund - Danderyds sjukhus
- * Alvik- Solna station.
- * Alvik – Solna station – Universitetet.
- * Alvik - Helenelund plus Alvik- Solna station.

Utgångspunkt för trafikanalysen har varit en markanvändning enligt Regionplaneförslagets alternativ 2015 K H (Koncentrerad utbyggnad, Hög

tillväxt) kompletterad med Stockholms stads preliminära bedömning av utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i stråket Ulvsunda – Solvalla - Bromsten samt i Kista- Husby - Akalla. Denna komplettering innebär ca 9.000 färre bostäder och ca 36.000 fler arbetsplatser i stråket Ulvsunda – Kista – Akalla år 2015 jämfört med regionplaneförslaget.

Utredningen visar att resandet på Tvärbanan ökar kraftigt när den förlängs norrut. Det blir inte bara stora resmängder och behov av en hög turtäthet på de nya norra grenarna utan resandet ökar också markant på den idag utbyggda delen söder om Alvik. De fem olika alternativ för en förlängning av Tvärbanan från Alvik som har prövats i studien skulle få mellan 115.000 och 165.000 påstigande per vardagsdygn år 2015. Detta skall jämföras med dels de ca 60.000 som jämförelsealternativet, Slussen - Alvik, skulle få , dels med de ca 20.000 som Tvärbanan mellan Gullmarsplan och Alvik hade våren 2001.

I sammanfattning får de olika alternativen följande antal påstigande per vardagsdygn samt följande preliminära anläggningskostnader:

Alternativ	Påstigande vardagsdygn	Prel anläggningskostnad Mdr kr
Helenelund	145.000	2,5
Danderyds sjukhus	165.000	3,9
Solna station	115.000	1,4
Universitetet	130.000	2,3
Helenelund + Solna	150.000	3,3

Den i särklass mest nyttjade stationen blir enligt studien Grönlandsgången i Kista arbetsområde.

I samrådsremissen redovisas inga motsvarande trafikanalyser för alternativet genom Rissne och Stora Ursvik, ej heller för sträckorna från Kista till Häggvik över Akalla respektive Sollentuna centrum.

Kontorens synpunkter

Kontoren anser att Tvärspårväg Norr bör omfatta grenar mot såväl Kista – Helenelund som Sundbyberg – Solna station. Den större trafiknyttan för Kistagrenen bör dock innebära att denna byggs först.

Viktiga mål för Tvärspårväg Norr, Kistagrenen, är att

- * Knyta samman de radiella spårlinjerna i regionens västra och norra delar.
- * Sammanbinda bebyggelsen i regionens halvcentra band.
- * Ge förutsättningar för utveckling av bebyggelsen kring Ulvsundavägen.

* Ge förutsättningar för en ytterligare utveckling av Kista Science City, knyta ihop dess delar på ömse sidor om Järvafältets friområde samt minska bilberoendet för arbetsresor hit.

Förutom att upplevas bekväm och trafikmässigt pålitlig måste spårvagnen vara snabb med enkla omstigningar till andra trafikslag. Därför bör en bana i så stor utsträckning som möjligt gå på egna banvallar med effektiva omstigningspunkter till andra banor och med integrering med ny och befintlig bebyggelse.

Enligt det alternativ som Stockholm i första hand förordar för Kistagrenen dras banan norrut från Alvik genom en drygt kilometerlång tunnel under Traneberg och passerar via en lågbro över Ulvsundaviken. Genom Ulvsunda går banan på nuvarande industrispår, men korsningen med Norrbyvägen - Huvudstaleden sker planskilt. Den enda verksamhet som idag använder industrispåret är Carlsberg Sverige. Enligt avtal skall spåret trafikeras till år 2004, men sedan är spårutrymmet ledigt för annan användning. Denna södra del av banan är gemensam med föreslagen sträckning mot Solna. Banan passerar därefter Ulvsundavägen på en bro och går igenom flygplatsområdet mellan flygplatsterminalen och stormarknaderna. Därefter går banan under Bällstavägen, förbi Solvallaparkeringarna och järnvägen för att norr om travbanan knyta an till en framtida pendel/regionalstågsstation.

Banan följer sedan Ulvsundavägens västra sida upp till Rinkeby och går därefter längs Rinkeby Allé till en anknötning till tunnelbanan i Rinkeby Centrum. Härifrån dras banan i Rinkebystråket till den kommande överbyggnaden av väg E 18, på en viadukt i högt läge över fältet och på mark eller bro genom södra Kista. Vid Kista Centrum skapas en bytespunkt mellan spårväg, tunnelbana och bussar. Spårvägen går därefter längs Kistagången och under väg E 4 till Helenelunds station.

Detta innebär att banan går på egen banvall med planskilda korsningar utom på sträckan genom Rinkeby och från Kista centrum och norrut. På vissa partier finns en del problem med linjedragningen att lösa, särskilt i Rinkeby och Kista. I Kista har dock Gatu- och Fastighetskontoret genom konsult studerat flera möjliga alternativa dragningar av spårvägen och även i Rinkeby bedömer kontoren att problemen kan lösas på ett godtagbart sätt. En fördjupad utredning har inletts av Gatu- och Fastighetskontoret för att ytterligare belysa de problem och möjligheter som en dragning genom Rinkeby innebär. När det gäller passagen över friområdet bör den enligt kontorens mening ske via en hög och smäcker bro som medger fri passage för människor och djur.

Kontorens motiv för att banan i första hand skall dras till Helenelund är att

* Denna dragning innebär den genaste vägen mellan centrala Kista och Norra stambanan. Passagerare till centrala Kista samt till destinationer längre söderut längs tvärbanan skulle få väsentligt förlängda restider om banan vek av i Grönlandsgången för att i vida bågar nå till Sollentuna Centrum eller Häggvik.

* För Kista Science City och övriga berörda delar av Västerort finns för arbetsresande, studerande och näringsliv behov av snabba, direkta förbindelser med Arlanda och Uppsala. Därför är det angeläget att ett regionalt kollektivtrafiknav med regionalståg, pendeltåg, spårväg och buss skapas så centralt som möjligt i området, vilket är i Helenelund. En med Sollentuna kommun gemensamt genomförd utredning visar att det finns funktions- och

utrymmesmässiga förutsättningar för att bygga ut ett sådant nav. Ett ”Stockholm Nord” som innebär att även fjärrtåg skall stanna är dock inte aktuellt i Helenelund och tanken på en sådan station överhuvudtaget har mer och mer övergivits av såväl landstinget som berörda kommuner längs banan. Kontoren menar att Helenelund med sitt läge i den framtida skärningspunkten mellan E 4 och E 18 och med de kopplingar till det övergripande nätet som kan skapas via norra Kista också kan ges en god tillgänglighet med bil från ett regionalt omland.

* Den är investeringsmässigt jämförelsevis förmånlig.

På sikt bör tvärbanan förlängas till kontakt med Danderyds sjukhus samt banorna i nordostsektorn. För utvecklingen av Kista med stort behov av nära kontakter mellan IT-universitet, Stockholms universitet, KTH och näringslivet är det angeläget med de snabba kommunikationer som en sådan förlängning ger.

På sikt bör banan också grenas av vid Grönlandsgången i Kista för att via Husbyrondellen och Turebergsleden fortsätta mot Sollentuna station/Sollentunamässan. En sådan förlängning har förberetts genom ett kollektivtrafikstråk i den *Strukturplan* som skall ligga till grund för den fortsatta utvecklingen av Kista arbetsområde. Vid Husbyrondellen kan en anknötning göras till en gren mot Barkarby, ett objekt som det finns reserverat för i Stockholms och Järfällas översiktsplaner.

Kontoren avvisar däremot alternativet att tvärbanan från Husbyrondellen fortsätter vidare genom Akalla till Häggvik. Om Häggvik bedöms som ett lämpligt mål bör spårvägen dras dit via Sollentuna station.

För Stockholms del är det viktigt att tvärbanan passerar genom Rinkeby. Framtidsbilden för Kista Science City bygger mycket på att skapa integration mellan stadsdelarna på norra och södra Järvafältet och med angränsande stadsdelar i grannkommunerna. Vid sidan om ett gemensamt Järva friområde får den fysiska länk som kan skapas genom en spårväg på en viadukt över fältet från Rinkeby till Kista en stark integrationsfunktion och den kan få ett viktigt symbolvärde för den framtida utvecklingen inom Kista Science City.

Det föreslagna alternativet genom Rissne, Stora Ursvik och Kymlinge tillgodoser inte Stockholms syn vad gäller den viktiga sammankopplingen av Rinkeby och Kista. Mot bakgrund av att en mycket stor utbyggnad i Stora Ursvik kan vara önskvärd att försörja med spår och knyta till Kista Science City kan det dock finnas skäl att diskutera en alternativ dragning från Solvalla genom Rissne och Stora Ursvik och via en bro över Ulvsundavägen till Rinkeby Allé. En sådan möjlighet att närmare integrera Sundbybergs norra stadsdelar med Kista Science City bör kunna väga upp en något ökad restid på tvärbanan.

SLUT