



Handläggare: Göran Westberg  
Avdelningen för Strategisk Trafikplanering  
Tel: 508 273 61  
goran.westberg@gfk.stockholm.se

2002-03-01

Dnr 02-330-446

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

## **Remiss av översiktlig lokaliseringsstudie för station Stockholm Nord**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande.

Olle Zetterberg

Christer Lundin

### **SAMMANFATTNING**

Landstingets regionplane- och trafiknämnd har till bl.a Stockholms stad översänt för synpunkter en översiktlig lokaliseringstudie för station Stockholm Nord. Stationens uppgift föreslås att vara knutpunkt för omstigning mellan regional- och viss fjärrtågstrafik och inomregional kollektivtrafik. I studien har åtta alternativa lägen för stationen studerats nämligen Solna, Ulriksdal, Helenelund, Sollentuna C, Häggvik, Norrviken och Upplands-Väsby. Stationlägena har studerats ur tillgänglighetssynpunkt, resandeunderlag, utvecklingsmöjligheter för respektive station för framtida väg- och kollektivtrafikförbindelser, planerade bostäder och arbetsplatser samt påverkan på utvecklingen i stort i den norra regiondelen. I utredningen visas slutligen en ” pedagogisk jämförelsemodell ” med omdömen och poängsättning av vissa funktioner för ovannämnda stationslägen.

Kontoret konstaterar att benämningen fjärrtågsstation på järnvägsstationer inte är helt adekvat idag mot bakgrund av nya förutsättningar för tågtrafik. I studien saknas ett perspektiv för järnvägstrafik på längre sikt varvid exempelvis de i Regional utvecklingsplan för Stockholms län 2001(RUFS) utpekade nya stadskärnorna, Barkarby-Jakobsberg och Kista-Sollentuna-

Häggvik, bör finnas med. En brist, som även påpekas i studien, är avsaknad av prognoser för resandeunderlag.

Kontoret anser att det fortsatta arbetet bör delas upp i ett kortsiktigt perspektiv till år 2010 och ett långsiktigt perspektiv för tiden därefter eller då cityspåren d.v.s pendeltågstunneln under centrala Stockholm, är utbyggda. I den långsiktiga studien bör ingå effekter av regionförstoring med grannlänerna till Stockholm län, järnvägstrafik till övriga landsändar liksom ovan nämnts kärnområdena.

I det korta perspektivet bör arbetet inriktas mot tågstopp vid en eller flera stationer inom ramen för befintligt spårssystem för ett utvecklat regionalstågs- och pendeltågsresande inom länet och till Uppsala län. Av en banverket utförd studie framgår att pendeltåg och vissa regionaltåg kan samsas på befintliga spår. Helenelund bedöms i framtiden ha störst tillgänglighet till arbetsplatser. För att idag förbättra tillgängligheten för Kista bör ett tågstopp i Helenelund skapa ökad andel kollektivtrafikresande till området.

## **UTLÅTANDE**

### **Remissen**

Regionplane- och trafikkontoret ( RTK ) har under hösten 2001 genom ÅF Trafikkompetens AB låtit ta fram en översiktlig lokaliseringsstudie för station Stockholm Nord. Detta arbete har följts av en referensgrupp bestående av representanter för länsstyrelsen i Stockholms län, Uppsala läns landsting, Stockholms stad och Uppsala kommun. Studien har nu skickats på remiss till bl a Stockholm stad, där den vidareremitterats till Stadsbyggnadsnämnden, Gatu- och Fastighetsnämnden, Näringslivsnämnden samt Stadsledningskontoret. Remisstiden har inom staden utsatts till 2002-03-10.

### **Bakgrund**

I den Regionala utvecklingsplanen för Stockholms län 2001( RUFS 2001 ) framhålls att pendel- och regionalstågen har en viktig funktion att hålla samman regionens växande bostads- och arbetsmarknad genom att erbjuda snabba förbindelser mellan regionens inre och yttre delar. Stationer där pendeltågs- och regionalstågstrafiken kan knytas samman är samman, tex. Stockholm Väst och Stockholm Nord, vilket ger förutsättningar för ett ökat interregionalt resande. I RUFS förordas bl a en ny regionalstågsstation - Stockholm Nord – utefter Norra stambanan mellan Arlanda C och Stockholm C. Läget för den nya stationen utpekades såväl i RUFS som i Regionplan 1991 Häggvik.

Till följd av utvecklingen inom den norra regiondelen och nya trafikeringsförutsättningar har en lokalisering av Stockholm Nord till Häggvik ifrågasatts. Vidare har framförts önskemål om bättre tågförbindelser mellan Uppsala, Arlanda och norra Storstockholm i närtid.

Inom ramen för ett nyligen inlett samarbete mellan landstingen i Stockholms stad och Uppsala stad ( det s k ABC-samarbetet ) har därför ett arbete inletts i syfte att klarlägga såväl de kortsiktiga som de långsiktiga möjligheterna att utveckla kollektivtrafiken i stråket Stockholm – Uppsala.

En utfrågning av en rad offentliga och privata aktörer anordnades i början av mars 2001. RTK har sedan under hösten 2001 tagit fram den utredning som nu remitterats.

### Utredningen

I tidigare planeringsförutsättningar var Stockholm Nord tänkt bli som ändstation för söderifrån kommande fjärrtåg till Stockholm och bedömdes då avlasta Stockholms C med 20 % av resandet. RTK anser i studien att ett sådant upplägg inte längre är aktuellt.

I utredningen redovisas en hierarki av olika tågssystem enligt följande :

- ? Fjärrtåg på längre sträckor, norrgående - stopp endast vid Stockholm C och Arlanda.
- ? Fjärrtåg på kortare sträckor, norrgående- stopp vid Stockholm C, Stockholm Nord och Arlanda.
- ? Regionaltåg inom Mälardalen med omnejd – stopp vid Stockholm C, Stockholm Nord och Märsta/Arlanda.
- ? Uppsala-pendeln - stopp vid Stockholm C, Stockholm Nord, Märsta/Arlanda samt ytterligare några stationer på sträckan Solna – Upplands Väsby.
- ? Arlanda Express- stopp vid Stockholm C, Märsta/Arlanda och ev. vid Stockholm Nord.
- ? SL:s pendeltåg – stopp vid samtliga pendeltågstationer.

Stockholm Nord är tänkt att innehålla flera funktioner. I utredningen sägs ”en hypotes i denna utredning är att stationen i första hand skall fungera som regionaltågstation för tågtrafiken i Mälardalen med omnejd men att även vissa fjärrtåg skall stanna”.

Regionaltågen skall, enligt RTK, som idag delvis vara genomgående, dels passera Stockholm C och därmed möjliggöra resande mellan olika delar av Stockholms- och Mälardalsregionen. Stockholm Nord skulle utgöra en viktig knutpunkt för en stor del av tågtrafiken och ha bra anslutningar till det lokala kollektivtrafiksystemet med pendeltåg, spårväg, stomlinjer i tvärled m m.

I utredningen har åtta alternativ för Station Nord studerats. Dessa är Solna, Ulriksdal, Helenelund, Sollentuna C, Häggvik, Norrviken och Upplands Väsby.

I utredningen finns följande delanalyser:

1. Resandeunderlag, resandevolymer och resmönster
2. Tillgänglighet dels för de boende i regionen till respektive stationsläge och dels till arbetsplatser i regionen.
3. Utvecklingsmöjligheter vid respektive stationsläge. Förutsättningar att anlägga respektive station samt möjligheter till och planer på framtida väg- och kollektivtrafikförbindelser m.m.
4. Planerade bostäder och arbetsplatser i stationens omland d.v.s utbyggnadsplaner/ möjligheter i stationens primära omland.
5. Påverkan på utvecklingen i stort inom den norra regiondelen.
6. Ansats till pedagogisk jämförelsemodell dels ett instrument som kan användas i en samrådsprocess.

En sammanfattning av utredningsrapporten biläggs.

### **Kontorets synpunkter**

Frågan om utbyggnad av en fjärrtågsstationer norr om Stockholm har varit föremål för flera utredningar både vad gäller Stockholm Väst och Stockholm Nord. Benämningen fjärrtågsstationer på järnvägsstationer är inte helt entydigt idag bl.a genom tillkomsten av regionalståg. Det kan i detta sammanhang påpekas att fjärrtåg har uppehåll vid Arlandas järnvägsstation under mark. Utvecklingen av tågtrafik sker även på ett sådant sätt att stationsuppehåll bör belysas i ett långsiktigt, efter 2010 eller då Cityspåren för pendeltågen är klara, och ett kortsiktigt perspektiv d.v.s tiden dessförinnan.

Utredningsarbetet i det korta perspektivet bör inriktas på utveckling regionalstågs- och pendeltågsresandet på befintligt spårssystem inom länet och inom Uppsala län.

Mot bakgrund av regionens snabbt ökande befolkning är järnvägsförbindelserna viktiga för att möta därmed ökande antalet personresor. Det är angeläget att knyta samman arbetsmarknaderna i Uppsalaregionen och norra Storstockholm och att få snabba tågförbindelser till Arlanda för resande från/till Uppsala och både norra som södra Storstockholm. Detta gäller såväl de som arbetar på Arlanda som de som reser med flyg. Landstinget och grannlänens trafikhuvudmän bör vidare snarast finna lösningar på integrering av de nuvarande lokala och regionala tågsystemen och inte minst vad gäller samordning av taxe- och biljettsystemen. I utredningsarbetet kan prövas stopp vid någon befintlig pendeltågsstation vad gäller något eller några av de tågsystem som ligger högst i hierarkin-fjärrtåg samt för regionalståg inom Mälardalen. En lösning kan också vara stopp för en snabbpendel från Uppsala och Arlanda på flera stationer, t ex en i varje kommun. Som framgår av RTKs rapport är detta det koncept som förordas av de berörda kommunerna.

Banverket, Sollentuna kommun och Stockholms stad har gemensamt genomfört en förutsättningsstudie om möjligheter att få till stånd trafik mellan Stockholm C, Helenelund/SollentunaC, Arlanda och Uppsala. I utredningen föreslås ett trafikupplägg där nuvarande Uppsalapendel läggs om att gå via Arlanda i stället för Märsta. Från Upplands Väsby går tågen på pendeltågspåren in till Stockholm C. Det innebär att dessa tåg kan stanna på flera stationer t ex Upplands Väsby, Sollentuna, Helenelund och Solna. Direkt-tågen från Uppsala och TIM-tågen Uppsala – Stockholm C – Eskilstuna skulle liksom pendeltågen inte beröras. En trafik med två tåg per timme under såväl högtrafik som övrig tid möjliggörs utan nya investeringar i spår och stationer. Genom uppgradering av servicespår mellan Stockholm C och Sörentorp möjliggörs fyra tåg per timme på hela sträckan mot Uppsala.

Sammanfattningsvis bör utredningsarbetet i det kortsiktiga perspektivet ha följande inriktning:

- ? Aktualiserat prognosunderlag för resandet mellan Uppsala och Stockholm fram till 2010.
- ? Förslag till samordning av taxe – och biljettpriser över länsgränsen.

- ? Belysning av möjligheter till ny tågtrafik vid tillkomst av nya tågkoncept och uppgradering av spår liksom hur olika tågslag kan kombineras.
- ? Fortsatt studie av stationerna Solna, Helenelund, Sollentuna och Upplands-Väsby för tågstopp av regionalståg eller motsvarande. Förslag bör tas fram om vilka tågssystem som kan angöra stationerna och hur många passagerare som i de olika alternativa stationslägena kommer att nyttja tågen och motiverar stoppet för systemet ifråga.
- ? Det fortsatta utredandet bör genomföras i samråd med banverket, Uppsala kommun och Uppsala läns landsting samt samtliga berörda kommuner mellan Stockholm och Uppsala.
- ? Kostnadsberäkningar för framlagda förslag.

Kontoret noterar att i utredningen utpekats Helenelund att ha bästa tillgänglighet till arbetsplatser i framtiden för resor med kollektivtrafik eller bil. För att nu förbättra tillgängligheten till Kista och skapa ett ökat kollektivt resande till kistaområdet bör ett tågstopp i Helenelund vara ett första steg.

Det långsiktiga perspektivet bör kopplas till RUFSS samt beakta de aktiviteter och effekter som regionförstoring innebär för länet och länen i Mälardalen. I RUFSS förespråkas en utbyggnad av stockholmsregionen med koncentration till några s.k regionala stadskärnor, varav två utpekats i den norra regiondelen, Barkarby-Jakobsberg och Kista-Sollentuna-Häggvik. Dessutom utpekats Täby Centrum-Arninge som en delregional stadskärna. För att förverkliga visionen om nya stadskärnor i regionen kommer kärnornas kollektivtrafikförsörjning att vara en mycket viktig fråga. I föreliggande studie om station Stockholm Nord har denna fråga inte alls berörts. Kontoret anser att i det fortsatta långsiktiga perspektivet måste kärnområdena finnas med. En brist som även anmäls i utredningen är avsaknad av prognos för framtida resande vid Stockholm Nord. Med nya Cityspår över Stockholms mälar snitt skapas nya förutsättningar och resmönster i Mälardalslänen.

I detta perspektiv behövs för station Stockholm Nord fördjupade studier med bl.a.

- ? Prognoser för persontransporterna i den norra regionhalvan inklusive det långväga resandet till och från av angränsande län och övriga landsändar.
- ? Framtida spårkapacitet mot Uppsala och Västerås samt även förbildelsespår mellan bansystemen.
- ? Om analysen visar på behov av en större "fjärrtågsstation". Vilka krav
- ? ställs då på stationens utformning – antal spår, omfattningen av och utrymmesbehovet för anslutande kollektivtrafiklinjer, parkeringsplatser m.m?

**SLUT**