



Regionplane- och trafiknämnden

Yttrande över Förstudie om spårbunden kollektivtrafik i Stockholm nordost

FÖRSLAG TILL BESLUT

Kontoret föreslår att Regionplane- och trafiknämnden beslutar

att avge yttrande över Förstudie om spårbunden kollektivtrafik i Stockholm nordost i enlighet med bilaga 1.

SAMMANFATTNING

Banverket har genomfört en förstudie om spårbunden kollektivtrafik i Stockholm nordost. Flera alternativ baserade på pendeltåg, tunnelbana och Roslagsbana har analyserats. Förstudiens slutsatser resulterar i ett antal frågeställningar som behöver studeras djupare för att kunna bedöma genomförbarhet av respektive alternativ. Förstudiens analyser av trafikantnyttor och andra värderingsgrunder kommenteras inte i detta tjänsteutlåtande eftersom förstudien inte kunnat klarlägga kapacitetsmässigt acceptabla utformningar av respektive alternativ.

Kontoret anser att fortsatt utredningsarbete bör ske för att klarlägga tekniska och trafikala utformningar av respektive alternativ för att kunna definiera kapacitetsmässigt acceptabla lösningar. Först efter att detta är gjort är det meningsfullt att värdera alternativen.

Kontoret anser inte att förstudien föranleder någon förändring av tidigare beslut att en pendeltågsgren utgör huvudalternativet för att kollektivtrafikförsörja nordostsektorn.

ÄRENDET

Vintern 2005 enades nordostkommunerna, Banverket och SL om att genomföra en förstudie av trafikförsörjningen i nordostsektorn där kommunerna finansierar konsultinsatser. Banverket och SL bidrar med egna arbetsinsatser. I förstudien har trafiklösningar baserade på pendeltåg (Roslagspilen),

Stockholms läns landsting

Postadress

Box 4414, 102 69 Stockholm

E-post

rtk@rtk.sll.se

Direkt thomas.ney@rtk.sll.se

Besöksadress

Västgötagatan 2

Kommunikationer

T-bana Medborgarplatsen, buss 59 & 66
pendeltåg Stockholm södra

Telefon

Växel 08-737 25 00

Direkt 08-737 36 13

Mobil 070 737 36 13

Telefax

08-737 25 66

2008-09-05

RTN 2008-0204

F07-115/SA20

tunnelbana och utvecklad Roslagsbana analyserats. Landstinget har deltagit i arbetet genom politisk förankringsgrupp (regionplannedirektören), styrgrupp (SL), och arbetsgrupp (SL och RTK).

Utgångspunkterna för analysen utgörs av RUFS 2001 och nordostkommunernas vision för sektorns utveckling. I visionen ingår en pendeltågsgren från Solna till Norrtälje som ska understödja en önskad bebyggelseutveckling

I missiv till remisshandlingen definieras följande frågor som Banverket vill ha svar på:

- Finns det intressekonflikter med hänsyn till miljö eller markanspråk, som kan ha betydelse för genomförbarheten av respektive utredningsalternativ?
- Finns det andra genomförandeaspekter som inte belyses i förstudien?
- Finns det något eller några av utredningsalternativen som ni inte anser uppfyller uppsatta mål?
- Finns det andra lösningar, utöver de studerade utredningsalternativen, som ni anser kunna leda till att målen uppfylls?

Förstudien kan hämtas från <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Aktuella-projekt/Projekt/1873/Stockholm---Norrtalje-via-Danderyd-Taby-och-Akersberga.aspx>

KONTORETS KOMMENTAR

Bakgrund

Förslag till långsiktig lösning för nordostsektorns kollektivtrafik har framförts under flera decennier. I RUFS 2001 och Stockholmsberedningens förslag till spårprojekt (2002) föreslås att en pendeltågsgren ska byggas ut från Solna till Arninge. En viktig utgångspunkt är att antalet boende och arbetsplatser i sektorn har ökat mycket kraftigt och denna utveckling förväntas fortsätta. Trafiksystemet blir alltmer ansträngt och kollektivtrafikandelen i sektorn är den lägsta i regionen. Ytterligare en utgångspunkt var att trafiklösningen ska bidra till att utveckla kärnan Täby-Arninge.

I Stockholmsöverenskommelsen från 19 december 2007 avsätts fyra miljarder för investeringar i Roslagsbanan och nya fordon till år 2012. Hälften av dessa medel utgörs av statsbidrag. I överenskommelsen anges utbyggnad av Roslagspilen efter år 2019. Överenskommelsen skedde efter att förstudiens modellanalys genomförts. Objektet spårväg Solna – Bergshamra - Universitetet, som ingår i Stockholmsöverenskommelsen för utbyggnad 2013-2019, finns inte med som förutsättning i analyserna.

I en idestudie (Arningependeln, RTK, 2003) analyserades hur olika spårssystem kan utvecklas. I studien dras slutsatsen att kostnaden för pendeltåg och

2008-09-05

RTN 2008-0204
F07-115/SA20

tunnelbana är likvärdiga, och att en pendeltågslösning är att föredra med avseende på övriga utvärderingskriterier som tillämpats i idéstudien. Upprustad Roslagsbana alternativt konvertering till snabbspårväg ansågs varken kunna erbjuda tillräcklig sittplatskapacitet eller önskvärda tillgänglighetsförbättringar på grund av långa restider.

Kommunerna i nordostsektorn har formulerat en vision för sektorns utveckling (www.stockholmordost.se). En bärande del i visionen är utbyggnad av Roslagspilen, det vill säga pendeltåg från Solna via Arninge och Åkersberga till Norrtälje. Sträckningen till Norrtälje är sammankopplad med bebyggelseutveckling i Roslags-Kulla och Bergshamra. Visionen är överensstämmande med RUFSS 2001, där dock pendeltåget endast är redovisat till Arninge.

I samrådshandlingen för RUFSS 2010, som färdigställdes i juni 2008, finns två scenarier samt antaganden om hög eller låg tillväxttakt. Scenario Fördelad är en utveckling av strukturen enligt RUFSS 2001, medan scenario Tät medför att en större del av bostadstillskottet tillkommer i regioncentrum.

Scenarierna har olika trafiklösningar för att kollektivtrafikförsörja nordostsektorn. I alternativ Fördelad antas en utbyggnad av pendeltåg till Arninge till år 2030 och förlängning till Åkersberga efter 2030. I alternativ Tät antas nordostsektorn försörjas med utbyggd tunnelbana från Mörby till Täby C år 2030, och förlängning till Arninge därefter. För att öka kapaciteten i tunnelbanesystemet föreslås också en ny tunnelbanesträckning från Liljeholmen-Fridhemsplan – Odenplan – Albano/Universitetet. I båda scenarierna ingår utbyggd tvärsårväg via Bergshamra samt spårväg Täby – Häggvik - Kista.

Förstudien

Förstudien har analyserat förutsättningar för och konsekvenser av tre huvudalternativ för sektorns kollektivtrafikförsörjning. I analysen förutsätts Citybanan etapp 2 och tunnelbana Odenplan - Karolinska sjukhuset vara genomförda.

Följande utredningsalternativ har analyserats:

1. Pendeltåg (Roslagspilen)
 - a. Solna - Arninge
 - b. Solna – Arninge - Åkersberga
 - c. Solna – Arninge – Åkersberga - Norrtälje
2. Tunnelbana
 - a. Mörby centrum – Arninge
 - b. Karolinska Sjukhuset – Arninge, via Mörby centrum
3. Roslagsbana/buss
 - a. utbyggnad av dubbelspår och investeringar för att möjliggöra ökad hastighet (120 km/timme)
 - b. åtgärder enligt alternativ (a) samt förlängning i tunnel till ny slutstation i Stockholms City.

2008-09-05

RTN 2008-0204

F07-115/SA20

Jämförelsealternativet av Roslagsbanan med dubbelspår enligt gällande utbyggnadsplaner. Kollektivtrafikökningen fram till år 2030 antas tillgodoses med utökat bussutbud. Utredningsalternativ 3a skiljer sig således från jämförelsealternativet genom kortare restider på Roslagsbanan.

Pendeltågsalternativen kan betraktas som etapputbyggnader. Förstudien visar att den största potentiella nyttan finns med slutstation i Åkersberga. En fortsättning till Norrtälje kan eventuellt bli aktuell på längre sikt än analysernas horisontår 2030.

Förstudien konstaterar att det inte går att peka ut ett enskilt alternativ som den bästa lösningen med avseende på genomförbarhet och måluppfyllelse. Slutsatserna av analyserna består av identifiering av erforderliga fördjupade analyser för att fastställa genomförbarheten av respektive alternativ.

Kapacitet

Inget av de analyserade alternativen erbjuder tillräcklig kapacitet vid horisontåret 2030. För en pendeltåglösning anges att turtätheten behöver vara högre än vad som antogs i analyserna. Detta innebär att Citybanans kapacitet kan komma att överstigas. Några turer skulle i så fall behöva ledas via ytspåren vid Stockholms Central. En olöst fråga är huruvida det finns tillräcklig kapacitet för pendeltåg samtidigt som efterfrågan på regional-, fjärr- och godståg behöver tillgodoses.

I Banverkets pågående studie om kapaciteten vid Stockholms Central (avslutas 2009) kommer det att klargöras vilket utrymme som kommer att finnas för utökad tågtrafik på ytspåren. Eftersom ytspåren kommer att trafikeras av andra typer av tåg, med annorlunda uppehållsegenskaper, än pendeltåg kommer antalet tillkommande tåg på ytspåren att vara färre än antalet pendeltåg som flyttas från ytspår till Citybanan.

Ytterligare ett kapacitetsproblem som återstår att lösa är sträckan mellan Solna och Stockholms Central. Behovet av spårkapacitet på sträckan påverkas också av vilken lösning som väljs för Mäljarbanans (Tomtebodakallhäll) utbyggnad. Alternativet med utbyggnad via Kista innebär att även Mäljarbanan behöver anslutas till Ostkustbanan norr om Solna station.

Kontoret anser att analyser av alternativa tågtrafikupplägg behöver utföras. Det koncept med regionalpendlar (dvs ett mellanting mellan pendeltåg och regionaltåg) som finns i samrådshandlingen för RUF 2010 kan påverka resenärernas fördelning på olika tågtyper och därmed turtäthet på respektive tågtyp.

Inget av tunnelbanealternativen ger tillräcklig kapacitet var för sig. En utbyggnad av röd linje till Arninge kombinerat med en utbyggnad från Karolinska sjukhuset till Mörby Centrum skulle eventuellt kunna erbjuda tillräck-

2008-09-05

RTN 2008-0204
F07-115/SA20

lig kapacitet. Detta kombinationsalternativ har dock inte prövats i förstudien. Banverket föreslår också analys av hur kvarvarande busstrafik kan utformas för att avlasta tunnelbanan.

Kontoret anser, i likhet med Banverket, att ett kombinationsalternativ för tunnelbanan bör prövas. Det är också rimligt att pröva om utbyggnad av tvärspårvägen resulterar i tillräcklig avlastning av tunnelbanans röda linje efter en förlängning till Arninge. Därutöver bör en tunnelbanelösning för nordostsektorn prövas i kombination med den tunnelbaneutbyggnad, Liljeholmen – Albano/Universitet, som föreslås i samrådshandlingen för RUFSS 2010.

Upprustad Roslagsbana utgör i realiteten ett bussalternativ eftersom analysen visar att ökningen av efterfrågan på kollektivtrafik till år 2030 behöver tillgodoses med hjälp av ett ökat bussutbud. Antalet bussresenärer beräknas öka med 50%. Analysresultaten föranleder fördjupade studier av busslinjenätets utformning, framkomlighet för busstrafik på vägar och terminalkapacitet. En förlängning av Roslagsbanan till city påverkar inte omfattningen av busstrafik men ger en betydande avlastning av tunnelbanan i innerstaden. Förutsättningarna för att anlägga en ändstation för Roslagsbanan i city är inte klarlagda.

Kontoret anser i likhet med Banverket att analyser av möjligheterna att hantera en kraftigt ökad busstrafik behöver fördjupas och möjligheterna till en underjordisk station i City behöver klarläggas. Ytterligare studier behövs också för att klarlägga om Roslagsbanans attraktivitet kan ökas till exempel genom förändrad lokalisering av stationer.

Investeringskostnader

En pendeltågslösning till Åkersberga uppskattas kosta 14 miljarder kronor. För en kombinationslösning med tunnelbaneförlängning av både röd linje till Arninge och grön linje från Karolinska sjukhuset till Mörby centrum anges kostnaden till 11 miljarder. En upprustad Roslagsbana beräknas kosta 3,5 miljarder kronor och en förlängning till city medför en tillkommande kostnad på 5,5 miljarder kronor.

Kostnadsuppskattningarna är osäkra, i synnerhet för alternativen med pendeltåg och förlängning av Roslagsbanan till city.

Trafikantnyttor

Eftersom analyserade utredningsalternativ inte erbjuder tillräcklig kapacitet är det, enligt kontorets mening, inte meningsfullt att beräkna trafikantnyttor utifrån dessa alternativ. De erforderliga förändringar av utredningsalternativen, dvs en mer omfattande tunnelbaneutbyggnad respektive ökad turtäthet på pendeltåg, som utgör slutsatser av förstudien har betydande påverkan på restider och överflyttning mellan bilresande och kollektivtrafikresande. Därmed påverkas också utfallet av den samhällsekonomiska kalkylen.

2008-09-05

RTN 2008-0204
F07-115/SA20

Ett grundläggande villkor för en hållbar trafiklösning är att tillräcklig kapacitet kan säkerställas. Först efter att sådana alternativ formulerats är det meningsfullt att analysera nyttorna.

Kontorets samlade bedömning av förstudien

Förstudien ger inte underlag för att avfärda något av de alternativa lösningarna. Därmed finns inte heller grund för att föreslå nämnden att förändra sitt tidigare beslut om att en pendeltåglösning tills vidare utgör huvudalternativet för nordostsektorns framtida kollektivtrafikförsörjning. Kontoret förordar dock att beslutet modifieras så att huvudalternativet bör innefatta en pendeltågsgren till Åkersberga med möjlighet till förlängning till Norrtälje.

Trots att kostnaderna för alternativen är uppskattningar med icke obetydliga osäkerheter kan kontoret konstatera att pendeltåg och tunnelbana utgör lösningar med höga investeringskostnader medan upprustad Roslagsbana är betydligt billigare. Denna kostnadsrelation torde bestå även efter fördjupade kostnadsanalyser.

Eftersom inget av de analyserade alternativen erbjuder tillräcklig kapacitet är det inte meningsfullt att beräkna trafikantnyttor. Utformningen av spåralternativen behöver fördjupas och ansättas en trafikering som kan betraktas som rimlig i förhållande till efterfrågan. Det är också angeläget att fördjupa analyserna avseende möjligheterna, och konsekvenserna av, att utöka buss-trafiken i alternativet med upprustad Roslagsbana.

Först efter att kapacitetsmässigt acceptabla alternativ formulerats är det meningsfullt att värdera konsekvenserna av respektive alternativ.

Sven-Inge Nylund

Thomas Ney

Bilagor

1. Förslag till yttrande