

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2014-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bilaga 14 till Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län

Sammanfattning av remissyttrande och svar

Delredovisning juli 2014

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Medverkande

Projektponsor: Jens Plambeck

Strygrupp:

Nordost: Carina Lundberg-Uudelepp, Lisbeth Samå, Joachim Danielsson, Mikael Engström

Stockholms stad: Mattias Lundberg

Trafikförvaltningen TF: Jens Plambeck, Sara Bergendorff

Trafikverket: Tiina Ohlsson

Projektledare: Erik Sjaunja (tom okt -13), Paulina Soliman (from nov -13), Trivector

Bitr projektledare: Anna Bruzaeus (från mars -14), Ola Karlsson (from aug-13 tom mars 14), Sara Nordenskjöld (from jan -13 tom juli -13), Tony Karlsson (tom jan -13)

Delprojektledare Funktionsanalys: Isak Rubensson, TF

Delprojektledare Åtgärdsval: Sara Nordenskjöld, TF

Delprojektledare Teknik: Martin Lindahl, TF (tom maj -13), Erik Sjaunja/Faegh Adelpour (from juni -13), Carl Silfverhielm (from januari – 14)

Samordningsgrupp:

Nordost: Mikael Engström, Shula Gladnikoff, Michael Stjärnekull

Trafikförvaltningen: Erik Sjaunja, Ola Karlsson, Sara Nordenskjöld, Tony Karlsson, Cecilia Bostorp, Carl Silfverhielm, Isak Rubensson, Martin Lindahl, Paulina Eriksson (from nov-13)

Trafikverket: Hélène Bratt, David Nykvist, Jonas Thörnqvist

Solna stad: Tage Tillander

Stockholms stad: Henrik Söderström

Tekniska studier Tunnelbana, Tvärbana och Roslagsbana:

WSP: Mia Forsberg, Ann-Cathrin Malmberg, Bo Löfgren, Tobias Forsberg, Björn Stoor Siekkinen, Erik Westerberg, Jessica Öhr Hellman, Eva Åberg, Ezequiel Pinto-Guillaume

Funktionsanalyser:

ÅF: Sofia Heldemar, Anna-Ida Lundberg, Lei Guo

Åtgärdsval:

Trivector: Paulina Soliman, Joanna Dickinsson, Björn Kaijser, Malin Gibrand, Daniel Jäderland

Remissammanställning:

Trivector: Eric Dahlén, Jacob Witzell, Daniel Jäderland

Bilden på framsidan kommer från Visionen för Stockholm Nordost och är en revidering av en bild från RUFs

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Innehållsförteckning

1	Remissinstanser.....	6
2	Sammanfattning av remissyttrande och svar	7
2.1	Stockholm Nordost	7
2.2	Danderyds kommun	9
2.3	Vallentuna kommun	9
2.4	Täby kommun	9
2.4.1	Särskilt yttrande Miljöpartiet	9
2.5	Norrtälje kommun	10
2.5.1	Roslagsbanan till Norrtälje	10
2.5.2	Roslagsbanan till Rimbo	11
2.5.3	Icke spårbunden kollektivtrafik.....	11
2.6	Vaxholms stad.....	13
2.7	Österåkers kommun	13
2.8	Solna stad.....	13
2.8.1	Särskilt yttrande Socialdemokraterna och Miljöpartiet	14
2.9	Stockholms stad.....	14
2.10	Sundbybergs stad.....	17
2.11	Landstinget i Uppsala län	17
2.12	Svenska kraftnät	17
2.13	Stockholms handelskammare.....	18
2.14	Länsstyrelsen i Stockholms län	22
3	Sammanfattning per kapitel och svar.....	24
3.1	Synpunkter på Kap. 1 Inledning	24
3.2	Synpunkter på Kap. 2 Regionala och nationella mål.....	24
3.3	Synpunkter på Kap. 3 Nordostsektorn – befintliga förhållanden och utveckling	24
3.4	Synpunkter på Kap. 4 Brister och effektmål.....	24
3.5	Synpunkter på Kap. 5 Åtta åtgärdsområden inom steg 1-3.....	24
3.6	Synpunkter på Kap. 6 Studerade spår- och busslösningar.....	25

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

3.6.1	Generella synpunkter.....	25
3.6.2	Roslagsbanan.....	26
3.6.3	Förlänga Roslagsbanan till Rimbo och Norrtälje	27
3.6.4	Tunnelbanan.....	29
3.6.5	Tvärbana	30
3.6.6	Pendeltåg	31
3.6.7	Buss.....	31
3.7	Synpunkter på Kap. 7 Samlad bedömning	33
3.8	Synpunkter på Kap. 8 Inriktning på fortsatt arbete	33

1 Remissinstanser

Följande instanser har inkommit med svar på remissen:

1. Stockholm Nordost
2. Danderyds kommun
3. Vallentuna kommun
4. Täby kommun, samt Miljöpartiet med eget yttrande
5. Norrtälje kommun
6. Vaxholms stad
7. Österåkers kommun
8. Solna stad, samt Socialdemokraterna och Miljöpartiet med gemensamt yttrande
9. Stockholms stad
10. Sundbybergs stad
11. Landstinget i Uppsala län
12. Svenska kraftnät
13. Stockholms handelskammare
14. Länsstyrelsen i Stockholms län

2 Sammanfattning av remissyttrande och svar

I detta kapitel ges en sammanfattning av remissinstansernas svar.

De inkomna svaren har kommenterats av de parter som står bakom utredningen, det vill säga Trafikförvaltningen, Trafikverket och Stockholm Nordost. Dessa benämns nedan *parterna* och deras svar står i *kursivt*.

2.1 Stockholm Nordost

Stockholm Nordost uttrycker att de nya planeringsförutsättningar som överenskommelsen från 2013 års Stockholmsförhandling om utbyggd tunnelbana medför gör det viktigt att studera både en förlängning av Roslagsbanan till Centralen och en förlängning av den nya tunnelbanelinjen från Odenplan via Solna och Danderyd till Arninge i kommande förstudie.

Parternas förslag är att en förstudie ska inledas för en förlängning av Roslagsbanan till Centralen eller Odenplan.

Under hösten kommer fördjupade studier att göras av en tvärförbindelse mellan Solna och Nordost. Det som kommer studeras är tunnelbana, tvärbana och buss.

Roslagsbanan till Rimbo ger möjlighet till ökat bostadsbyggande främst i Rimbo. Effekterna av en återuppbyggnad av Roslagsbanan till Rimbo behöver också studeras dels utifrån en avgränsning av Roslagsbanan till Arlanda, dels en förlängning av Roslagsbanan till centrala Stockholm.

I de fördjupade studier som har genomförts under våren 2014 har dessa kopplingar beaktats, vilket resulterat i att i den vidare utvecklingen av Roslagsbanan som system studera en eventuell förlängning av Roslagsbanan till Rimbo med utgångspunkt från förstudien om Roslagsbanans förlängning till Centralen/Odenplan och den sedan tidigare beslutade fördjupade förstudien av Roslagsbanans förlängning till Arlanda. Om Roslagsbanan förlängs till Centralen eller Odenplan kan det vara intressant att studera andra förlängningar, t ex till Rombo, som en del i ett utvecklat Roslagsbanesystem.

2013 års Stockholmsförhandling har resulterat i en överenskommelse om en ny tunnelbanegren från Odenplan till Arenastaden. För Stockholm Nordosts del innebär en eventuell förlängning av denna nya gren, från Arenastaden till Arninge, en sämre samhällsekonomisk nytta än ett alternativ där Grön linje

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

hade förlängts via Solna centrum – Solna station till Arninge. Detta då den nya grenen får Odenplan som slutstation och byte krävs för vidare resa, medan befintlig Grön linje fortsätter vidare över Saltsjö-Mälarsnittet. Denna genomgående trafikering visade i Idéstudiens inledande studier på en väsentligt högre restids- och samhällsnytta vad avser nordostkommunerna än den nu överenskomna, nya sträckningen.

Stockholmsförhandlingen har resulterat i ett beslut om en ny tunnelbanegren mellan Odenplan och Arenastaden. Den exakta sträckningen mellan Odenplan och Arenastaden utreds av tunnelbaneförvaltningen.

Stockholm Nordost anser att en utbyggnad av Tvärbanan från Solna station till stadskärnan Täby centrum – Arninge inte kan utgöra lösningen på en kapacitets-stark, regionalt kopplad spårförbindelse till nordostkommunerna.

Parterna instämmer i att en utbyggd Tvärbana inte ensamt kan utgöra lösningen för Nordostsektorn, men menar att det kan vara intressant som en kombination med andra åtgärder. Tvärförbindelse mellan Solna och Nordostsektorn kommer utredas vidare i fortsatta studier under hösten 2014.

Det är vidare Stockholm Nordosts bestämda uppfattning att en utbyggd busstrafik inte kan utgöra ett alternativ till en sådan spårförbindelse.

Trafikförvaltningen och Trafikverket tar inte ställning till detta utan avvaktar resultat från fördjupade studier som kommer att göras under hösten 2014, inom ramen för detta uppdrag, avseende tvärförbindelse mellan Solna och Nordostsektorn.

Stockholm Nordost uttrycker att det nu är av största vikt att planeringsprocessen fortgår utan dröjsmål med de alternativ som föreslås för fortsatt utredning så att den framtagna tidplanen kan hållas. Det är viktigt att ett ställningstagande ska kunna göras inför nästa planeringsomgång och kommande förhandlingar för utbyggnaden av Stockholmsregionens transportsystem. En långsiktig spårlösning för nordostsektorn behöver också ingå i en samlad systemsyn i kommande överenskommelser för Stockholmsregionen vad gäller tillväxt av bostäder, näringsliv och trafikinfrastruktur. En regional, kapacitetsstark spårförbindelse till regioncentrum, vidare över Saltsjö-Mälarsnittet och med möjlighet till bra byten till andra kollektivtrafikslag krävs för att förverkliga och utöka de utbyggnadsplaner som finns överenskomna och presenterade i den gemensamma Vision Stockholm Nordost, liksom för att knyta ihop

Stockholmsregionens regionala stadskärnor, där Täby Centrum-Arninge inklusive Resecentrum Arninge ingår. En sådan spårförbindelse krävs också för att kunna förverkliga de möjligheter till 42 000 bostäder som Nordost-kommunerna uttalat inom ramen för regeringens bostadsuppdrag, liksom för utvecklingen av 50 000 fler arbetstillfällen.

Parterna föreslår att en förstudie angående förlängning av Roslagsbanan ska inledas, samt att studierna ska fortsätta inom idé- och åtgärdsvalsstudien för att ytterligare studera tvärförbindelsen mellan Solna och Nordostsektorn.

Angående spårförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet hänvisas till Stockholmsförhandlingen, vilken avtalat om en ny tunnelbanegren mellan Odenplan och Arenastaden och att detta är en förutsättning i det fortsatta arbetet.

2.2 Danderyds kommun

Danderyds kommun ställer sig bakom Stockholm Nordosts gemensamma yttrande.

2.3 Vallentuna kommun

Vallentuna kommun ställer sig bakom Stockholm Nordosts gemensamma yttrande.

2.4 Täby kommun

Kommunstyrelsen Täby ställer sig bakom Stockholm Nordosts gemensamma yttrande. Miljöpartiet medges dock inkomma med eget yttrande.

2.4.1 Särskilt yttrande Miljöpartiet

Miljöpartiet uttrycker vikten av bra kollektivtrafik i den kraftigt växande Nordostsektorn i syfte att minska bilberoendet för resor till arbete och fritid. Miljöpartiet står bakom Roslagsbanans pågående upprustning, men poängterar samtidigt att det är mycket viktigt att lösa bullerproblematiken för att kollektivtrafiken ska få acceptans. Miljöpartiet poängterar dock att Roslagsbanan inte kommer att räcka för de framtida behoven. I sammanhanget vill partiet betona vikten av att bygga vidare tunnelbanan från Arenastaden till Mörby centrum och därefter vidare till Täby och Arninge. Denna koppling menar Miljöpartiet kommer att ge bra kapacitet för en kraftig arbetspendling från Nordost till Solna och samtidigt ge bra kollektivtrafik till pendeltåg och Arlanda Express. Slutligen framför Miljöpartiet i Täby att de inte anser att Roslagsbanan bör förlängas till Arlanda utan vill istället se en satsning på en

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

bussbana mellan Täby-Vallentuna-Arlanda som de menar är betydligt bättre ur miljösynvinkel än att dra spår genom känsliga kulturmiljöer.

Roslagsbanan har kapacitet att klara framtida ökningar även om de kraftigt skulle överstiga prognoserna.

Parterna instämmer i vikten av att reducera buller från kollektivtrafiken. Tillsammans med berörda aktörer pågår också ett aktivt arbete med detta inom program för Roslagsbanans utbyggnad. Kopplingen till Arlanda utreds för närvarande i förstudie Tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda.

Parterna föreslår att tvärförbindelse mellan Solna och Nordostsektorn ska utredas vidare i fortsatta studier. En sådan studie bedöms behöva behandla tvärbana, tunnelbana och buss. En förbättrad koppling till pendeltåg kan även ske med alternativen för Tvärbana och Roslagsbana.

2.5 Norrtälje kommun

Norrtälje kommun ställer sig bakom Stockholm Nordosts gemensamma yttrande, och har också inkommit med ett kompletterande yttrande.

2.5.1 Roslagsbanan till Norrtälje

Norrtälje kommun tillstyrker förslag att inte gå vidare med fördjupade studier för förlängning av Roslagsbanan till Norrtälje stad via Rimbo. Höga investeringar i kombination med för långa restider gör att alternativet inte är intressant för fördjupade studier.

För att ett spåralternativ till Norrtälje stad ska få bättre restider än med buss krävs en mycket genare dragning och högre hastigheter om minst 120 km/h. Kommunen har i sin översiktsplan avsatt markreservat för järnväg från Norrtälje stad söderut utmed E18. Behovet av snabbare trafik mot Stockholm är viktigt för Norrtälje, som är i en expansiv utvecklingsfas och har totalt över 8 000 utpendlare per arbetsdag.

Parterna instämmer i att kopplingen till Norrtälje stad är mycket viktig och framhåller att Trafikförvaltningen har för avsikt att fortsätta med den buss-trafikering som finns idag. Under året har arbete (ÅVS Framkomlighet för stomlinjenätet) startat med att identifiera åtgärder som kan förbättra stombusstrafikens framkomlighet för att korta restiderna.

2.5.2 Roslagsbanan till Rimbo

Norrtälje kommun tillstyrker att fortsatta studier görs av en förlängning av Roslagsbanan till Rimbo utifrån behov av fördjupad kunskap om kostnader och nyttor. En sådan förlängning visar på intressanta restidsvinster och ger möjlighet till ökat bostadsbyggande, främst i Rimbo, där detaljplanering och förstudier pågår för 500 bostäder och översiktsplanen anger utvecklingsområden för ytterligare 1 500 bostäder. Effekterna av en förlängning behöver studeras också utifrån en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda samt en förlängning av Roslagsbanan till Centralen och Odenplan. Bostadsutbyggnaden skulle främjas av en utbyggd Roslagsbanan som tillsammans med kompletterande busstrafik skulle förbättra förutsättningarna för resor med kollektivtrafik mot Stockholm från Rimbo såväl som från orterna Edsbro, Skebobruk och Hallstavik.

Fördjupade studier har genomförts för förlängning av Roslagsbanan till Rimbo, vilket resulterat i att i den vidare utvecklingen av Roslagsbanan som system studera en eventuell förlängning av Roslagsbanan till Rimbo med utgångspunkt från förstudien om Roslagsbanans förlängning till Centralen/Odenplan och den sedan tidigare beslutade fördjupade förstudien av Roslagsbanans förlängning till Arlanda. Om Roslagsbanan förlängs till Centralen eller Odenplan kan det vara intressant att studera andra förlängningar, t ex till Rombo, som en del i ett utvecklat Roslagsbanesystem.

Norrtälje kommun ser redan i dagsläget ett högre resande än de siffror som redovisas i studien. Det är viktigt att Trafikförvaltningen inte bara ser till boende och resande från Rimbo tätort utan tar hänsyn till strukturen med tätort och tätbefolkad landsbygd i hela Rimbotrakten. I relationen Rimbo – Danderyds sjukhus – Tekniska högskolan reser ca 325 personer per arbetsdag. Därtill kommer boende i Rimbotrafiken som använder de fullbelagda pendlarparkeringarna vid trafikplatserna Söderhall, Ledinge och Rösa och reser med busslinje 676.

I de analyser som genomförts inom ramen för studien är bebyggelsestrukturen i hela Rimbotrakten en viktig ingående parameter.

2.5.3 Icke spårbinden kollektivtrafik

Norrtälje kommun verkar för att nå en ökad integration i Stockholmsregionen och därmed ökad tillväxt. En välfungerande kollektivtrafik som ger goda regionala kopplingar mot Stockholm/Kista, Arlanda/Uppsala och Östhammar/Gävle är därför högt prioriterad.

Strategisk planering
PlaneringRAPPORT
2014-07-03Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Kommunen uttrycker att det kollektiva resandet kan ökas till en väsentligt lägre investeringskostnad genom satsningar i befintlig kollektivtrafik. Det kan gälla inrättande av nya linjer, liksom investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur. Stomlinjerna 676 och 677 samt tvärförbindelser via Norrortsleden bör fortsätta utvecklas. En direktlinje bör införas mellan Arlanda och Norrtälje stad och koordineras mot stomlinje 677. Linje 639 bör uppgraderas till en stomlinje med tätare turer och högre kvalitet. Kommunen anger exempel på investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur. Dels fysiska åtgärder inklusive utformning av hållplatser och stationer, framkomlighetsåtgärder, pendlar- och cykelparkeringar. Dels investeringar för bättre komfort i fordonen, såsom tillgång till sittplats och trådlöst internet.

Stomlinje 676 och 677 pekas ut i den nu antagna stomnätsplanen som delar i det utpekade stomlinjenätet, med något förändrad sträckning jämfört med idag.

Inom ramen för stomnätsplanen har en stomlinje mellan Norrtälje-Arlanda-Märsta-Sigtuna-Bålsta studerats, denna fick dock för lite resande. Att istället införa en direktlinje har inte studerats. Trafikförvaltningens uppfattning är att den sannolikt inte skulle ge en betydande resandeökning jämfört med en stomlinje. Att göra om linje 639 till stomlinje ligger inte i linje med Trafikförvaltningens principer för stomlinjenätet, detta eftersom resandet till Hallstavik inte är så omfattande att en turtäthet hela dagen motsvarande den turtäthet som kan förväntas för en stomlinje kan upprätthållas.

I den nu pågående ÅVS:en Förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet ska det studeras vilka åtgärder som krävs för att stomlinjerna ska kunna nå upp till målen för framkomlighet och restid.

Kommunen anser att en förlängning av Roslagsbanan till Rimbo inte enskilt kan utgöra lösningen för kapacitetsstark kollektivtrafik till kommunen. Det är viktigt att kopplingarna med Norrtälje stad, där den stora koncentrationen av befolkningen finns, ges förbättrade förutsättningar att integrera med såväl centrala Stockholm som övriga Stockholmsregionen.

Parterna instämmer i att Roslagsbanans förlängning till Rimbo inte ensamt kan utgöra lösningen för Norrtälje kommun och är enig om att kopplingen till Norrtälje stad är betydande. Denna kollektivtrafikförsörjs idag med stombuss. Under året har arbete (ÅVS Framkomlighet för stomlinjenätet) startat med att identifiera åtgärder som kan förbättra stombusstrafikens framkomlighet för att korta restiderna.

2.6 Vaxholms stad

Vaxholms stad ställer sig bakom Stockholm Nordosts gemensamma yttrande, med följande tillägg:

Oaktat den slutliga lösningen för framtida kapacitetsstark regional kollektivtrafik till Nordost är det av vikt att bytespunkter mellan stombuss från Vaxholm och kapacitetsstark regional kollektivtrafik planeras för att så långt det är möjligt minimera den totala restiden. Resande till och från Vaxholm med de studerade kapacitetsstarka lösningarna kommer att kräva byte mellan buss och spårlösning, varpå vikten av att byten kan ske enkelt och snabbt är av stor betydelse för att detta resande ska vara attraktivt.

Parterna framhåller att stomlinjen mellan Vaxholm och Tekniska högskolan är en förutsättning i samtliga studerade spåralternativ. I bussalternativet är bussen från Vaxholm omdragen söder om Danderyd och går via Solna mot Cityterminalen i centrala Stockholm. Parterna instämmer i övrigt i vikten av attraktiva byten mellan stombussar och den spårbundna kollektivtrafiken.

2.7 Österåkers kommun

Österåkers kommun ställer sig bakom Stockholm Nordosts remissyttrande.

2.8 Solna stad

Solna stads kommunstyrelse överlämnar stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse som svar på remissen. Därutöver tillåts Socialdemokraterna och Miljöpartiet att få inkomma med ett gemensamt yttrande.

Solna stad förespråkar en spårförbindelse mellan Solna och Nordostsektorn. Staden uttrycker att dagens låga trafikutbyte med kollektiva färdmedel mellan Nordostsektorn och Solna/Sundbyberg och västra Stockholm tveklöst beror på avsaknad av snabba spårförbindelser i denna relation. En ny spårförbindelse mellan Solna och Nordostsektorn skulle innebära ett vidgat kollektivtrafiknät med flera fördelar jämfört med förbättringar av den radiella förbindelsen mot centrala Stockholm. En snabb spårförbindelse på tvären skulle gynna kollektivtrafikresande i de berörda kommunerna, liksom ge en snabb koppling mot Hagastaden och Stockholms innerstad. Vilken typ av spårlösning som kan komma ifråga måste bedömas med utgångspunkt från resultatet av det fortsatta utredningsarbetet.

Under hösten 2014 kommer fortsatta studier inom ramen för denna utredning göras av tvärförbindelsen mellan Solna och Nordostsektorn. I en sådan studie bedöms både spår- och bussalternativ behöva utredas.

Solna stad anger att den i studien uttryckta huvudprincipen att staten står för hälften av kostnaderna för kollektivtrafikinvesteringar är vällovlig, men uttrycker att grundprincipen i övrigt måste vara att den infrastrukturansvariga aktören ska finansiera resterande del av investeringarna. Om medfinansiering av andra parter överhuvudtaget ska bli aktuell måste det prövas mot den nytta som är fallet i just det valda alternativet.

Det är landstingets hållning att medfinansiering av infrastruktur är av godo för samhället som helhet då den infrastrukturansvariga aktören inte står ensam i utbyggnaden samt att nyttan av utbyggnadens nyttor tillfaller t.ex. kommuner i stor grad. Genom att alla parter är ekonomiskt delaktiga skapas än bättre förutsättningar för ett effektivt genomförande, som i sin tur bidrar till att mer infrastruktur kan byggas för att stödja regionens utveckling. Stockholm Nordost instämmer i Solna stad synpunkt att staten tillsammans med den infrastrukturansvariga aktören ska stå för finansieringen av bland annat infrastrukturen för kollektivtrafiken.

2.8.1 Särskilt yttrande Socialdemokraterna och Miljöpartiet

Socialdemokraterna och Miljöpartiet i Solna menar att det är olyckligt att Solna stad inte har valt att förordna tunnelbana som trafikslag för att knyta ihop Stockholm Nordost med Solna och Arenastaden. S och MP anser att det inte är långsiktigt att låta Arenastaden bli en framtida slutstation, och förordar att en samhällsekonomisk analys ska göras av värdet av tunnelbana.

Under hösten 2014 kommer fortsatta studier inom ramen för denna utredning göras av tvärförbindelsen mellan Solna och Nordostsektorn. Det som kommer studeras är tunnelbana, tvärbana och buss.

2.9 Stockholms stad

Stockholms stad uttrycker att åtgärdsvals- och idéstudien är en god grund för att arbeta vidare i kommande planering. Även möjligheten att medföra cykel på kollektivtrafiken är intressant att utreda.

Stockholms läns landsting har givit trafikförvaltningen i uppdrag att ta fram och bedriva landstingets trafikpolitik. Trafikförvaltningen har tagit fram ett förslag på den första delen i detta som handlar om cykel. De övriga delarna planeras innehålla inriktning för bil och gång. Landstingets strategiska inriktning för cykel behandlar både cykel som ett regionalt transportslag, dvs. övergripande mål om andelen cykelresor i förhållande till andra transportslag och allmänt hur cykel ska förhålla sig till andra trafikslag, och cykel i

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

förhållande till kollektivtrafik, dvs. kombinationsresor, parkering, policy kring utformning med mera. Tillsammans med utredningar avseende övriga trafikslag ska inriktningen för cykel formera landstingets strategiska trafikpolitiska inriktning. Ambitionen är att landstinget ska ta beslut om denna senare under 2014. Dessutom ska trafikförvaltningen göra en fördjupning av den regionala cykelplanen genom att utreda möjligheterna för att bättre kunna kombinera cykel och kollektivtrafik. Där är även parkering och hyrcykelsystem är en viktig del.

Stockholms stad menar att steg 1-3-åtgärder som kan implementeras på kort sikt bör studeras vidare, då de ofta kan vara effektiva och lönsamma lösningar.

Parterna instämmer i detta och har avsikt att studera de utpekade steg 1-3-åtgärderna vidare i fortsatta studier.

Av de objekt som föreslås vara aktuella för fördjupade studier är staden särskilt berörd av Roslagsbanans förlängning till Odenplan eller Centralen samt förlängningen av tunnelbanan från Arenastaden till Arninge. Både Centralen, och snart även Odenplan, är hårt belastade. Det är viktigt att djupare analyser görs för att säkerställa att trafikeringen och kapaciteten på spår, i vagnar och på plattformar blir acceptabel. Hur förlängningen av tunnelbanan från Arenastaden till Arninge påverkar tunnelbanenätets inre del behöver studeras noga för att inte påverka systemet negativt. Staden konstaterar att de tunnelbanealternativ som presenteras förmodligen inte blir samhällsekonomiskt lönsamma samtidigt som nyttan riskerar att bli begränsad.

Parterna instämmer i att detta är viktiga frågor som behöver beaktas i kommande utredningar. Effekter av en utbyggd Roslagsbana kommer att behandlas mer i detalj om beslut tas om att inleda en förstudie.

Parterna instämmer i de synpunkter som rör en eventuell utbyggnad av tunnelbanan. Detta är viktiga frågor som föreslås beaktas i kommande fördjupade studier. Tunnelbanealternativen är förknippade med stora investerings- och trafikeringskostnader, vi vill dock framhålla att det även finns stora nyttor med alternativen.

Staden anser att bussalternativ 5a är intressant att studera vidare då det har en betydligt kortare genomförandetid. Lösningen genom innerstaden behöver dock utredas noggrant, då det finns en risk att så pass långtgående linjer fastnar i köer samt att trängsel kan uppstå i terminaler. Detta skulle påverka restiden negativt och innebära att bussalternativet blir mindre attraktivt. Staden arbetar,

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

utifrån den framtagna Framkomlighetsstrategin och den ingående stombusslinjestrategin, med att göra bussalternativ lika attraktiva som spåralternativ i innerstaden. Det måste beaktas att staden har ett begränsat gatuutrymme och att de kapacitetsstarka bussarna därför behöver prioriteras.

Parterna instämmer i att dessa effekter kommer att behöva studeras mer i detalj. Detta kommer att göras inom ramen för åtgärdsvalsstudien Förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet.

Östra stations framtida funktion bör utredas vidare då platsen har en strategiskt viktig funktion för kollektivtrafiken.

Parterna är enig med staden om Östra stations strategiska funktion och vid en eventuell förstudie är detta en viktig funktion att utreda.

Oavsett val av alternativ är det viktigt att Stockholmsförhandlingen från 2009 samt 2014 fullföljs 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. Den medfinansieringsprincip som landstinget redovisar är inte oproblematiserad med hänsyn till kommunallagen. Landstinget, som huvudman för kollektivtrafiken, bör stå för investeringskostnaden. Stockholms stad medfinansierar redan ett flertal kollektivtrafikprojekt i länet.

Medfinansiering och/eller finansiering av infrastruktur som är avsedd för kollektivtrafik eller nyttjas för kollektivtrafik är ett ansvar för landstinget, det är enligt Trafikförvaltningen dock inte ett ansvar enkom för landstinget. Nyttan och effekten av kollektivtrafik tillfaller både stat, kommun och landsting, varvid ett gemensamt ansvar för kostnaderna kan anses vara en naturlig del av denna utveckling. Vidare ger lagen om kollektivtrafik (2010:1065) möjlighet för kommuner att medfinansiera kollektivtrafik, utöver att kommuner kan finansiera åtgärder som är till gagna för dess medborgare rent allmänt.

Stockholm Nordost anser att Landstinget tillsammans med staten ska stå för finansieringen av infrastrukturen för kollektivtrafiken.

I det fortsatta utredningsarbetet vore det önskvärt om antalet möjliga utredningsalternativ hålls 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 lösningar som har störst potential.

Parterna instämmer i synpunkten och har som ambition att hålla nere antalet utredningsalternativ i det fortsatta arbetet.

2.10 Sundbybergs stad

Sundbybergs stad betonar vikten av att kollektivtrafiken byggs ut för att kapaciteten i transportsystemet ska räcka i framtiden och för att kunna nå regionens klimat- och miljömål. Slutligen tycker Sundbyberg att det är positivt att en åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik har genomförts eftersom den stora befolkningstillväxten i regionen ställer krav på utökning och förbättring av kollektivtrafiken i regionen.

Parterna tackar för inkommen synpunkt.

2.11 Landstinget i Uppsala län

Kollektivtrafiknämnden i Uppsala län har inga synpunkter på studiens utredningsalternativ.

Nämnden vill dock framhålla att en förlängning av Tvärbanan Solna – Täby/Arninge även stärker motiven för att anpassa Solna station för regionaltågsuppehåll på Ostkustbanan.

Parterna instämmer i att kopplingen är intressant, men att Tvärbana inte behöver ses som en förutsättning när det gäller trafikslag.

Nämnden uttrycker också att det är betydelsefullt att framöver utveckla kollektivtrafikförbindelserna mellan Nordostsektorn och Uppsala län. Särskilt viktigt är att på sikt planera för att knyta samman Nordostsektorn och Uppsala län med Arlanda som knutpunkt. Detta skulle, inte minst efter komplettering med nya stationer i Uppsala södra/Bergsbrunna och Alsike, medföra förbättrade förutsättningar för utveckling av bostäder och verksamheter i regionen samt öka tillgängligheten till såväl Arlanda som de norra delarna av Uppsala län.

Kopplingen till Arlanda behandlas för närvarande inom ramen för förstudie Tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda.

2.12 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har i dagsläget flera pågående projekt i Stockholmsregionen som kan komma att beröras av planerna på en utbyggnad av kollektivtrafiken i nordostsektorn. Tillsammans med Vattenfall Eldistribution AB och Fortum

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Distribution AB arbetar Svenska kraftnät med investeringsprogrammet Stockholms Ström som innehåller ett femtiotal delprojekt.

Eventuellt skulle en ny pendeltågsgren mellan Arninge och Barkarby samt den planerade förlängningen av tvärbanans Kistagren i stråket mellan Kista – Sollentuna – Täby beröra en ny 400 kV-elförbindelse från Hamra/Enköping till Kolbotten/Södertälje som för närvarande är under utredning.

Parterna föreslår att dessa alternativ avfärdas och tas bort som utredningsalternativ i fortsatta studier.

Svenska kraftnät understryker vikten av att utgöra remissinstans även i den fortsatta planeringen.

Parterna välkomnar fortsatt samarbete med Svenska kraftnät i fortsatta studier.

Svenska kraftnät bifogade kartbilder över stamnätet i Stockholm före och efter pågående ombyggnad.

2.13 Stockholms handelskammare

Stockholms Handelskammare uttrycker att Trafikförvaltningens avfärdande av tunnelbaneutbyggnad till Täby Centrum och tveksamma inställning till tunnelbana till Arninge bygger på antaganden som i hög grad kan ifrågasättas. Till antaganden hör fullföljandet av etapp två av Roslagsbanans upprustning, liksom värdet av den mark och det trafikutrymme som skulle frigöras vid en utbyggnad av tunnelbanan.

De ingående parterna i studien är överens om att de antaganden som har gjorts är rimliga. Det är praxis att i denna typ av utredningar förutsätta att beslutade och finansierade åtgärder blir genomförda.

Handelskammaren anser att en utbyggd tunnelbana i Nordost bör utgöra huvudspåret. Utredningen har i bedömningen av alternativet inte tagit hänsyn till framtida behov, tunnelbanans högre effektivitet och därmed attraktivitet, alternativ användningen av kostnaderna för Roslagsbanans etapp två samt värdet av minskat markutnyttjande och minskade störningar från trafiken som alternativet skulle innebära.

Parterna framför att utredning tar hänsyn till de förutsättningar som Handelskammaren nämner. Tunnelbana, som tvärförbindelse mellan Solna

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

och Nordost, är ett trafikeringalternativ som kommer utredas vidare i fortsatt studie för tvärförbindelse mellan Solna och Nordostsektorn.

Roslagsbanan har en kapacitet som mycket väl kan mäta sig mot tunnelbanan och Roslagsbanan har även generellt en högre medelhastighet, 40-65 km/h, medan tunnelbanan ligger på 30-40 km/h. Se kapitel 6.1 i huvudrapporten.

Handelskammaren pekar på att Trafikförvaltningen utgår ifrån att etapp två av Roslagsbanans upprustning ska genomföras. Handelskammaren anser inte att den investeringen är motiverad.

Det är praxis i kollektivtrafikutredningar som genomförs i Stockholms län att beakta beslutade och finansierade åtgärder som genomförda när framtida scenarier studeras. I utredningen har exempelvis Citybanan, Förbifarten och nytt signalsystem på Röda linjen ingått som förutsättningar.

De upprustningsåtgärder som hittills vidtagits har också blivit avsevärt mycket dyrare än beräknat. Det är därför knappast troligt att kommande investeringar kommer att hålla sig inom kostnadsramarna. Det är nödvändigt att väga dessa investeringar mot andra alternativ som kan ge större resenärsnytta. Handelskammaren anser därför inte att det är ekonomiskt försvarbart att genomföra etapp två eller att dra Roslagsbanan vidare till Centralen eller Odenplan.

Länet växer kraftigt, och det är nödvändigt att bygga ut kollektivtrafiken på ett sätt som ger hög kapacitet, pålitlighet och snabbhet om regionen ska kunna fortsätta växa på ett hållbart sätt. Det finns mycket stora möjligheter till ökat bostadsbyggande i Nordost. Det är inte försvarbart att lägga så stora summor på Roslagsbanan som på sikt saknar förutsättningar att klara den stora utmaning som framtidens bostadsbebyggelse och resandebestånd utgör.

De ingående parterna instämmer i vikten av att göra korrekta ekonomiska bedömningar av projekt i tidiga skeden för att få en så rättvis kostnadsbild som möjligt. Under projektens gång kan dock förutsättningar förändras vilket leder till att kostnader tillkommer, detta är inte unikt för Roslagsbanan utan kan inträffa oavsett trafikslag.

En utbyggnad av tunnelbanan ger betydligt mer resenärsnytta och en långsiktigt hållbar och utvecklingsbar kollektivtrafik för Nordostsektorn. Trafikförvaltningen kan knappast ha tagit hänsyn till de nyttor i form av frigjord markyta och ökad framkomlighet för övrig trafik som uppstår när trafik flyttas

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

från ytläge till underjordsläge. Danderyd lider idag av kraftiga störningar vad avser buller och framkomlighet för annan trafik på grund av de intrång och barriäreffekter som Roslagsbanan orsakar.

Genom att Roslagsbanan är ett separat system och har en egen bana in till City finns det större möjligheter att öka resandet på det systemet än de studerade tunnelbanegrenarna. Genom Roslagsbanans utbyggnad kommer Roslagsbanan ha en prestanda och egenskaper som ligger mellan tunnelbanan och pendeltågen.

Tunnelbanealternativen ger låg nytta i förhållande till kostnaderna. Tunnelbanealternativen antas inte ge några frigjorda markytor då Roslagsbanan förutsätts vara kvar. Vid en förlängning av Roslagsbanan till Odenplan eller Centralen frigörs ytan vid Östra station när stationen ges ett underjordsläge vilket ger en möjlig exploateringsintäkt som skulle kunna vara en del i finansieringen av utbyggnaden. Denna nytta är inte medtagen i de samhällsekonomiska kalkylerna eftersom det inte är tillåtet att tillgodoräkna sig exploateringsintäkter i dessa kalkyler, men rapporten har förtydligats med en beskrivning av hur stor intäkten uppskattas kunna bli.

Handelskammaren anser att det var ett misstag av Danderyds kommun att göra Rinkebyskogen till naturreservat. Med en bostadsexploatering i Rinkebyskogen hade en utbyggnad av tunnelbanan från Mörby C till Täby C blivit avsevärt mycket mer samhällsekonomiskt lönsam.

Känslighetsanalyser har genomförts (se kapitel 6.12 i huvudrapporten) med ett scenario där det antas en kraftig utbyggnad av bostäder i Danderydsberg motsvarande 26 000 boende samt att en tunnelbanestation anläggs i detta område samtidigt som tunnelbanan inte skulle gå längre än Täby Centrum för att få ner anläggningskostnaden. Analysen visade på ett förbättrat samhällsekonomiskt resultat även om det fortsatt var klart negativt.

Handelskammaren förespråkar följande långsiktiga planering av kollektivtrafikförsörjningen i Nordostsektorn:

Etapp två av Roslagsbanans upprustning stoppas, utom vad avser anpassning för funktionshindrade och andra nödvändiga åtgärder för att driva trafiken vidare i den omfattning som krävs utifrån nedanstående förutsättningar.

Tunnelbanan från Arenastaden dras vidare till Mörby C, Täby C och Arninge. Bytespunkter med Roslagsbanan ordnas vid Arninge och Roslags Näsby. Tågen på Roslagsbanans linjer mot Kårsta och Österskär vänder vid Roslags Näsby och kan däri-från nå den nya depån i Vallentuna. Bussterminal och infartsparkering

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

flyttas från Danderyds sjukhus till Arninge. Roslagsbanans Näsbyparkslinje fortsätter att gå in till Östra station och kan få något högre turtäthet än idag. Störningarna från Roslagsbanan i Danderyd minskar då samtidigt avsevärt.

Stockholmsförhandlingen, i vilken bland annat en ny tunnelbanelinje Odenplan – Arenastaden ingår, är en förutsättning för det kommande planeringsarbetet. Det innebär att en förlängd tunnelbana från Arenastaden mot Danderyd och Täby/Arninge inte skulle få direktkontakt med Stockholm City, utan kräva ett byte vid Odenplan. Kopplingen mellan Nordost och Solna kommer studeras vidare inom ramen för detta uppdrag.

En avkortad Roslagsbana, dvs. att Roslagsbanan vänder vid Roslags Näsby, skulle innebära försämringar för resande från Vallentuna och Österåker, samt de delar av Täby som inte skulle få tunnelbana, pga. bytet vid Roslags Näsby. Långt ifrån alla som reser med Roslagsbanan fortsätter med röd linje vid Tekniska Högskolan/Östra station. Med en tunnelbana från Täby som endast går till Odenplan, vilket är en effekt av Stockholmsförhandlingen, blir försämringen ännu större då ett byte kommer att krävas även vid Odenplan för resande mot Stockholm City.

En delad Roslagsbana, dvs. att Näsbyparkslinjen finns kvar till Östra station, men att de två övriga linjerna vänder i Roslags Näsby innebär också att det blir två separata banor, med ineffektivt utnyttjande av depåer. Att Näsbyparkslinjen fortsätter gå till Östra station innebär också att tågfunktioner måste finnas kvar vid Östra station och eventuellt även Mörby vilket medför att ytor inte kan frigöras för exploatering.

Turtätheten på Näsbyparkslinjen kan utökas något, men de enkelspår som finns på linjen sätter stopp för större turtäthetsförändringar, såvida inte nya dubbelspår eller mötesspår byggs.

Roslagsbanan ger bullerstörningar för de boende längs banan, men det gäller inte bara Danderyds kommun. Trafikförvaltningen jobbar aktivt med att minska dessa störningar inom ramen för program Roslagsbanans utbyggnad.

De framkomlighetsproblem för övrig trafik som Handelskammaren tar upp och som kan lösas genom att korta Roslagsbanan till Roslags Näsby handlar om två plankorsningar, varav endast den ena, Danderydsvägen söder om Djursholms Ekeby kan anses ha betydande biltrafik. Trafikförvaltningen har kommit med förslag på en planskildhet som skulle förbättra framkomligheten för vägtrafiken, ge en säkrare trafiksituation och även medge minskat buller.

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Då planering av åtgärden ej har varit möjlig har landstinget valt att spara bort planskildheten inom ramen för förnyat genomförandebeslut för Roslagsbanans utbyggnad 2013-04-16 och ersätta den med hinderdetektorer för att öka trafiksäkerheten vid plankorsningen

Bussterminalen vid Danderyd kommer att behövas oavsett spåralternativ. Det finns busslinjer som går mot Djursholm, Sättra äng, Enebyberg, Kista, Lunda, Ulriksdal, Edsberg m.m. som fortsatt behöver kunna nå tunnelbanan i Danderyd och som inte kan flyttas till Arninge eller Täby Centrum.

Infartsparkeringen vid Danderyds sjukhus förvaltas av Danderyds kommun och är endast upplåten för dess invånare. Dessa skulle inte ha någon nytta av att parkeringen flyttade till Arninge.

Handelskammaren uttrycker att tunnelbanan på sikt också bör byggas ut från Odenplan söderut mot Liljeholmen. Det är nödvändigt med en långsiktig plan för tunnelbanans utbyggnad om Stockholmsregionen ska kunna fortsätta växa. Det är också nödvändigt att undvika felinvesteringar i kortsiktiga lösningar som innebär att den utbyggnad som ger bäst effekt på sikt blir ekonomiskt ogenomförbar. En ny åtgärdsvalsstudie bör därför tas fram som grundar sig på korrekta och långsiktigt hållbara förutsättningar.

I Trafiknämndens i Stockholms läns beslut från 2012-06-09 att genomföra innevarande studie ingick att utreda de alternativ som finns redovisade i rapporten. I den beslutade tunnelbanelösningen för sträckan Arenastaden-Odenplan ingår inte en förläning söderut mot exempelvis Liljeholmen, detta har ingått som förutsättning i Nordostutredningen.

Parterna anser inte att det finns skäl att behandla tunnelbana separat. Istället behövs trafikslagsövergripande utredningar och strategier som pekar ut vilket trafikslag som kan lösa ett specifikt behov. Detta synsätt har varit utgångspunkten i bland annat Trafikplan 2020 och Stomnätsplanen etapp 1 och 2.

2.14 Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen är positiv till den framtagna remissversionen av åtgärdsvals- och idéstudie av regional kollektivtrafik till Nordostsektorn och framhäver att det är en stor utmaning att öka det kollektiva resandet i denna del av länet.

Länsstyrelsen betonar att det i länsplanen 201-2025 avsätts 930 miljoner kronor till upprustning av Roslagsbanan.

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Mot bakgrund av att samtliga studerade alternativ visar på negativ nytta anser Länsstyrelsen att den fortsatta utredningen bör fokusera på att öka nyttor och minska kostnader. Länsstyrelsen framför också att alternativen måste utredas med hänsyn till den nyligen avslutade tunnelbaneförhandlingen, vilken kan komma att påverka resmönster och nyttor.

De ingående parterna instämmer i vikten av att i de fortsatta utredningarna fokusera på hur nyttorna kan öka och om möjligt samtidigt minska kostnaderna. Stockholmsförhandlingens resultat har inarbetats, det ger endast en marginell påverkan på de studerade alternativen och ändrar inte i någon del de slutsatser som gjorts.

Länsstyrelsen poängterar att steg 1-3-åtgärder, som kan genomföras på kort sikt, kan vara effektiva för att åstadkomma förbättringar för resenärer. Länsstyrelsen pekar på att dessa typer av åtgärder ofta är samhällsekonomiskt lönsamma och kan, om de genomförs samordnat och ambitiöst, ersätta eller senarelägga behovet av större infrastrukturinvesteringar. Dessutom kan effekten av en större infrastrukturåtgärd bli mer lönsam om steg 1-3-åtgärder genomförs, vilket Länsstyrelsen anser är intressant att studera vidare, bland annat med avseende på åtgärder som kan komplettera upprustningen av Roslagsbanan.

Parterna instämmer i detta och har avsikt att studera de utpekade steg 1-3-åtgärderna vidare i under hösten 2014.

3 Sammanfattning per kapitel och svar

3.1 Synpunkter på Kap. 1 Inledning

Stockholms stad framhåller att det i det fortsatta utredningsarbetet vore önskvärt om antalet möjliga utredningsalternativ hålls 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 lösningar som har störst potential.

Parterna instämmer i synpunkten och har som ambition att hålla nere antalet utredningsalternativ i det fortsatta arbetet.

3.2 Synpunkter på Kap. 2 Regionala och nationella mål

Inga inkomna synpunkter

3.3 Synpunkter på Kap. 3 Nordostsektorn – befintliga förhållanden och utveckling

Stockholms handelskammare anser att det var ett misstag av Danderyds kommun att göra Rinkebyskogen till naturreservat. Med en bostadsexploatering i Rinkebyskogen hade en utbyggnad av tunnelbanan från Mörby C till Täby C blivit avsevärt mycket mer samhällsekonomiskt lönsam.

Känslighetsanalyser har genomförts (se kapitel 6.12 i huvudrapporten) med ett scenario där det antas en kraftig utbyggnad av bostäder i Danderydsberg motsvarande 26 000 boende samt att en tunnelbanestation anläggs i detta område samtidigt som tunnelbanan inte skulle gå längre än Täby Centrum för att få ner anläggningskostnaden. Analysen visade på ett förbättrat samhällsekonomiskt resultat även om det fortsatt var klart negativt.

3.4 Synpunkter på Kap. 4 Brister och effektmål

Inga inkomna synpunkter

3.5 Synpunkter på Kap. 5 Åtta åtgärdsområden inom steg 1-3

Stockholms stad anser att det vore intressant att utreda möjligheten att medföra cykel på kollektivtrafiken vidare.

Stockholms läns landsting har givit trafikförvaltningen i uppdrag att ta fram och bedriva landstingets trafikpolitik. Trafikförvaltningen har tagit fram ett förslag på den första delen i detta som handlar om cykel. De övriga delarna planeras innehålla inriktning för bil och gång. Landstingets strategiska inriktning för cykel behandlar både cykel som ett regionalt transportslag, dvs

övergripande mål om andelen cykelresor i förhållande till andra transportslag och allmänt hur cykel ska förhålla sig till andra trafikslag, och cykel i förhållande till kollektivtrafik, dvs kombinationsresor, parkering, policy kring utformning med mera. Tillsammans med utredningar avseende övriga trafikslag ska inriktningen för cykel formera landstingets strategiska trafikpolitiska inriktning. Ambitionen är att landstinget ska ta beslut om denna senare under 2014. Dessutom ska trafikförvaltningen göra en fördjupning av den regionala cykelplanen genom att utreda möjligheterna för att bättre kunna kombinera cykel och kollektivtrafik. Där är även parkering och hyrcykelsystem är en viktig del.

Stockholms stad och Länsstyrelsen i Stockholms län menar att steg 1-3-åtgärder som kan implementeras på kort sikt bör studeras vidare, då de ofta kan vara effektiva och lönsamma lösningar.

De ingående parterna instämmer i detta och har avsikt att, tillsammans med Stockholm Nordost, studera de utpekade steg 1-3-åtgärderna vidare under hösten 2014.

3.6 Synpunkter på Kap. 6 Studerade spår- och busslösningar

3.6.1 Generella synpunkter

Landstinget i Uppsala län framhåller behovet av en utvecklad kollektivtrafik mellan Nordostsektorn och Uppsala län. De menar vidare att denna koppling bör planeras med Arlanda som knutpunkt. Detta anser de skulle, inte minst efter komplettering med nya stationer i Uppsala södra/Bergsbrunna och Alsike, medföra förbättrade förutsättningar för utveckling av bostäder och verksamheter i regionen samt öka tillgängligheten till såväl Arlanda som de norra delarna av Uppsala län.

Kopplingen till Arlanda behandlas för närvarande inom ramen för förstudie Tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda.

Solna stad förespråkar en spårförbindelse mellan Solna och Nordostsektorn. Staden uttrycker att dagens låga trafikutbyte med kollektiva färdmedel mellan Nordostsektorn och Solna/Sundbyberg och västra Stockholm tveklöst beror på avsaknad av snabba spårförbindelser i denna relation. En snabb spårförbindelse på tvären skulle gynna kollektivtrafikresande i de berörda kommunerna, liksom ge en snabb koppling mot Hagastaden och Stockholms innerstad. Vilken typ av spårlösning som kan komma ifråga måste bedömas med utgångspunkt från resultatet av det fortsatta utredningsarbetet.

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Under hösten 2014 kommer fortsatta studier inom ramen för denna utredning göras av tvärförbindelsen mellan Solna och Nordostsektorn. I en sådan studie bedöms både spår- och bussalternativ behöva utredas.

Eftersom samtliga studerade alternativ visar på negativ nytta anser Länsstyrelsen i Stockholms län att den fortsatta utredningen bör fokusera på att öka nyttor och minska kostnader. Länsstyrelsen framför också att alternativen måste utredas med hänsyn till den nyligen avslutade tunnelbaneförhandlingen, vilken kan komma att påverka resmönster och nyttor.

Parterna instämmer i vikten av att i de fortsatta utredningarna fokusera på hur nyttorna kan öka och om möjligt samtidigt minska kostnaderna. Stockholmsförhandlingens resultat har inarbetats, det ger endast en marginell påverkan på de studerade alternativen och ändrar inte i någon del de slutsatser som gjorts.

3.6.2 Roslagsbanan

Stockholm Nordost anser att det är viktigt att studera både en förlängning av Roslagsbanan till Centralen och en förlängning av den nya tunnelbanelinjen från Odenplan via Solna och Danderyd till Arninge i kommande förstudie.

Parterna förslag är att en förstudie ska inledas för en förlängning av Roslagsbanan till Centralen eller Odenplan.

Under hösten 2014 kommer fortsatta studier inom ramen för denna utredning göras av tvärförbindelse mellan Solna och Nordost. I studien kommer tunnelbana, tvärbana och buss utredas vidare för att hitta bästa lösning.

Handelskammaren pekar på att Trafikförvaltningen utgår ifrån att etapp två av Roslagsbanans upprustning ska genomföras. Handelskammaren anser inte att den investeringen är motiverad.

De ingående parterna vill poängtera att det är praxis i kollektivtrafikutredningar som genomförs i Stockholms län att i beakta beslutade och finansierade åtgärder som genomförda när framtida scenarier studeras. I utredningen har exempelvis Citybanan, Förbifarten och nytt signalsystem på Röda linjen ingått som förutsättningar.

Handelskammaren pekar på att de upprustningsåtgärder som hittills vidtagits för Roslagsbanan också har blivit avsevärt mycket dyrare än beräknat. Det är

därför knappast troligt att kommande investeringar kommer att hålla sig inom kostnadsramarna. Det är nödvändigt att väga dessa investeringar mot andra alternativ som kan ge större resenärsnytta. Handelskammaren anser därför inte att det är ekonomiskt försvarbart att genomföra etapp två eller att dra Roslagsbanan vidare till Centralen eller Odenplan.

Parterna instämmer i vikten av att göra korrekta ekonomiska bedömningar av projekt i tidiga skeden för att få en så rättvis kostnadsbild som möjligt. Under projektens gång kan dock förutsättningar förändras vilket leder till att kostnader tillkommer, detta är inte unikt för Roslagsbanan utan kan inträffa oavsett trafikslag.

Miljöpartiet i Täby kommun står bakom Roslagsbanans pågående upprustning, men poängterar samtidigt att det är mycket viktigt att lösa bullerproblematiken för att kollektivtrafiken ska få acceptans. Därutöver menar de att Roslagsbanan inte kommer att räcka för de framtida behoven utan förespråkar en utbyggd tunnelbana från Arenastaden till Mörby centrum och därefter till Täby och Arninge. Miljöpartiet i Täby anser dock att Roslagsbanan inte bör förlängas till Arlanda utan vill istället se en satsning på en bussbana mellan Täby-Vallentuna-Arlanda som de menar är betydligt bättre ur miljösynvinkel än att dra spår genom känsliga kulturmiljöer.

Roslagsbanan har kapacitet att klara framtida ökningar även om de kraftigt skulle överstiga prognoserna.

Parterna instämmer i vikten av att reducera buller från kollektivtrafiken. Detta är också något som förvaltningen, tillsammans med berörda aktörer, arbetar aktivt med inom program för Roslagsbanans utbyggnad. Kopplingen till Arlanda utreds för närvarande i förstudie Tvärförbindelse mellan Roslagsbanan och Arlanda.

3.6.3 Förlänga Roslagsbanan till Rimbo och Norrtälje

Stockholm Nordost menar att Roslagsbanan till Rimbo ger möjlighet till ökat bostadsbyggande främst i Rimbo. Effekterna av en återuppbyggnad av Roslagsbanan till Rimbo behöver också studeras dels utifrån en avgrening av Roslagsbanan till Arlanda, dels en förlängning av Roslagsbanan till centrala Stockholm.

I de fördjupade studier som har genomförts under våren 2014 har dessa kopplingar beaktats, vilket resulterat i att i den vidare utvecklingen av Roslagsbanan som system studera en eventuell förlängning av Roslagsbanan

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

till Rimbo med utgångspunkt från förstudien om Roslagsbanans förlängning till Centralen/Odenplan och den sedan tidigare beslutade fördjupade förstudien av Roslagsbanans förlängning till Arlanda.

Norrtälje kommun tillstyrker förslag att inte gå vidare med fördjupade studier för förlängning av Roslagsbanan till Norrtälje stad via Rimbo. Kommunen anser att det är viktigt att kopplingarna med Norrtälje stad, där den stora koncentrationen av befolkningen finns, ges förbättrade förutsättningar att integrera med såväl centrala Stockholm som övriga Stockholmsregionen. För att ett spåralternativ till Norrtälje stad ska få bättre restider än med buss krävs en mycket genare dragning och högre hastigheter om minst 120 km/h.

De ingående parterna instämmer i att kopplingen till Norrtälje stad är betydande. Denna kollektivtrafikförsörjs idag med stombuss. Under året har arbete (ÅVS Framkomlighet för stomlinjenätet) startat med att identifiera åtgärder som kan förbättra stombusstrafikens framkomlighet för att korta restiderna.

Norrtälje kommun menar att de i dagsläget ser ett högre resande än de siffror som redovisas i studien. Det är viktigt att Trafikförvaltningen inte bara ser till boende och resande från Rimbo tätort utan tar hänsyn till strukturen med tätort och tätbefolkad landsbygd i hela Rimbotrakten.

I de analyser som genomförts inom ramen för studien är bebyggelsestrukturen i hela Rimbotrakten en viktig ingående parameter.

Norrtälje kommun tillstyrker också att fortsatta studier görs av en förlängning av Roslagsbanan till Rimbo utifrån behov av fördjupad kunskap om kostnader och nyttor. Däremot anser Norrtälje att en förlängning av Roslagsbanan till Rimbo inte enskilt kan utgöra lösningen för kapacitetsstark kollektivtrafik till kommunen.

Fördjupade studier har genomförts för förlängning av Roslagsbanan till Rimbo, vilket resulterat i att i den vidare utvecklingen av Roslagsbanan som system studera en eventuell förlängning av Roslagsbanan till Rimbo med utgångspunkt från förstudien om Roslagsbanans förlängning till Centralen/Odenplan och den sedan tidigare beslutade fördjupade förstudien av Roslagsbanans förlängning till Arlanda. Om Roslagsbanan förlängs till Centralen eller Odenplan blir det intressant att även studera andra förlängningar av Roslagsbanan, t ex till Rimbo. Trafikförvaltningen

instämmer i att Roslagsbanans förlängning till Rimbo inte ensamt kan utgöra lösningen för Norrtälje kommun.

Norrtälje framför att det är viktigt att kopplingarna med Norrtälje stad, där den stora koncentrationen av befolkningen finns, ges förbättrade förutsättningar att integrera med såväl centrala Stockholm som övriga Stockholmsregionen.

De ingående parterna instämmer i att kopplingen till Norrtälje stad är mycket viktig och framhåller att Trafikförvaltningen har för avsikt att fortsätta med den busstrafikering som finns idag. Under året har arbete (ÅVS Framkomlighet för stomlinjenätet) startat med att identifiera framkomlighetsåtgärder som kan förbättra busstrafikens kvalitet.

3.6.4 Tunnelbanan

Stockholm Nordost påpekar att 2013 års Stockholmsförhandling har resulterat i en överenskommelse om en ny tunnelbanegren från Odenplan till Arenastaden. För Stockholm Nordosts del innebär en eventuell förlängning av denna nya gren, från Arenastaden till Arninge, en sämre samhällsekonomisk nytta än ett alternativ där Grön linje hade förlängts via Solna centrum – Solna station till Arninge. Stockholm Nordost anser vidare att det är viktigt att studera både en förlängning av Roslagsbanan till Centralen och en förlängning av den nya tunnelbanelinjen från Odenplan via Solna och Danderyd till Arninge i kommande förstudie.

Stockholmsförhandlingen har resulterat i ett beslut om en ny tunnelbanegren mellan Odenplan och Arenastaden. Den exakta sträckningen mellan Odenplan och Arenastaden utreds av tunnelbaneförvaltningen. Under hösten 2014 kommer fortsatta studier inom ramen för denna utredning avseende tvärförbindelse mellan Solna och Nordost. I studien kommer tunnelbana, tvärbana och buss utredas vidare för att hitta bästa lösning.

Stockholms stad påtalar att både Centralen, och snart även Odenplan, är hårt belastade. Det är viktigt att djupare analyser görs för att säkerställa att trafikeringen och kapaciteten på spår, i vagnar och på plattformar blir acceptabel. Hur förlängningen av tunnelbanan från Arenastaden till Arninge påverkar tunnelbanenätets inre del behöver studeras noga för att inte påverka systemet negativt. Staden konstaterar att de tunnelbanealternativ som presenteras förmodligen inte blir samhällsekonomiskt lönsamma samtidigt som nyttan riskerar att bli begränsad.

Parterna instämmer i de synpunkter som rör en eventuell utbyggnad av tunnelbanan. Detta är viktiga frågor som föreslås beaktas i kommande fördjupade studier. Tunnelbanealternativen är förknippade med stora investerings- och trafikeringskostnader, vi vill dock framhålla att det även finns stora nyttor med alternativen.

Stockholms handelskammare anser att en utbyggd tunnelbana i Nordost bör utgöra huvudalternativet. De menar att utredningen i bedömningen av alternativet inte har tagit hänsyn till framtida behov, tunnelbanans högre effektivitet och därmed attraktivitet, alternativanvändningen av kostnaderna för Roslagsbanans etapp två samt värdet av minskat markutnyttjande och minskade störningar från trafiken som alternativet skulle innebära.

De ingående parterna framför att utredningen tar hänsyn till de förutsättningar som Handelskammaren nämner. Tunnelbana, som tvärförbindelse mellan Solna och Nordost, är ett trafikeringsalternativ som kommer utredas vidare under hösten 2014 i fortsatt studie av tvärförbindelse mellan Solna och Nordostsektorn.

Roslagsbanan har en kapacitet som mycket väl kan mäta sig mot tunnelbanan och Roslagsbanan har även generellt en högre medelhastighet, 40-65 km/h, medan tunnelbanan ligger på 30-40 km/h. Se kapitel 6.1 i huvudrapporten.

Miljöpartiet i Täby kommun betonar vikten av att bygga vidare tunnelbanan från Arenastaden till Mörby centrum och därefter vidare till Täby och Arninge. Denna koppling menar Miljöpartiet kommer att ge bra kapacitet för en kraftig arbetspendling från Nordost till Solna och samtidigt ge bra kollektivtrafik till pendeltåg och Arlanda Express.

Under hösten 2014 kommer tvärförbindelse mellan Solna och Nordostsektorn utredas vidare. I studien kommer tunnelbana, tvärbana och buss att utredas för att hitta bästa alternativ. Trafikförvaltningen menar också att en förbättrad koppling till pendeltåg även kan ske med Tvärbana och Roslagsbana.

3.6.5 Tvärbana

Stockholm Nordost anser att en utbyggnad av Tvärbanan från Solna station till stadskärnan Täby centrum – Arninge inte kan utgöra lösningen på en kapacitetsstark, regionalt kopplad spårförbindelse till nordostkommunerna.

Parterna instämmer i att en utbyggd Tvärbana inte ensamt kan utgöra lösningen för Nordostsektorn, men menar att det kan vara intressant som en

kombination med andra åtgärder. Tvärförbindelse mellan Solna och Nordostsektorn kommer utredas vidare under hösten 2014.

Landstinget i Uppsala län framhåller att en förlängning av Tvärbanan Solna – Täby/Arninge även stärker motiven för att anpassa Solna station för regionaltågsuppehåll på Ostkustbanan.

Parterna instämmer i att kopplingen är intressant, men att Tvärbana inte behöver ses som en förutsättning när det gäller trafikslag.

Svenska kraftnät framför att den planerade förlängningen av tvärbanans Kistagren i stråket mellan Kista – Sollentuna – Täby eventuellt skulle beröra en ny 400 kV-elförbindelse från Hamra/Enköping till Kolbotten/Södertälje som för närvarande är under utredning.

Parterna föreslår att detta alternativ avfärdas och tas bort som utredningsalternativ i fortsatta studier.

3.6.6 Pendeltåg

Svenska kraftnät framför att en ny pendeltågsgren mellan Arninge och Barkarby eventuellt skulle beröra en ny 400 kV-elförbindelse från Hamra/Enköping till Kolbotten/Södertälje som för närvarande är under utredning.

Parterna föreslår att detta alternativ avfärdas och tas bort som utredningsalternativ i fortsatta studier.

3.6.7 Buss

Norrtälje kommun menar att resandet kan ökas till betydligt lägre investeringskostnader genom satsningar i befintlig kollektivtrafik, t ex inrättande av nya linjer, liksom investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur. Stomlinjerna 676 och 677 samt tvärförbindelser via Norrortsleden bör fortsätta utvecklas. En direktlinje bör införas mellan Arlanda och Norrtälje stad och koordineras mot stomlinje 677. Linje 639 bör uppgraderas till en stomlinje med tätare turer och högre kvalitet.

Stomlinje 676 och 677 pekas ut i den nu antagna stomnätplanen som delar i det utpekade stomlinjenätet, med något förändrad sträckning jämfört med idag. Inom ramen för stomnätplanen har en stomlinje mellan Norrtälje-Arlanda-Märsta-Sigtuna-Bålsta studerats, denna fick dock för lite resande. Att istället införa en direktlinje har inte studerats. Trafikförvaltningens uppfattning är att den sannolikt inte skulle ge en betydande resandeökning

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

jämfört med en stomlinje. Att göra om linje 639 till stomlinje ligger inte i linje med Trafikförvaltningens principer för stomlinjenätet, detta eftersom resandet till Hallstavik inte är så omfattande att en turtäthet hela dagen motsvarande den turtäthet som kan förväntas för en stomlinje kan upprätthållas.

I den nu pågående ÅVS:en Förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet ska det studeras vilka åtgärder som krävs för att stomlinjerna ska kunna nå upp till målen för framkomlighet och restid.

Stockholm Nordosts bestämda uppfattning är att en utbyggd busstrafik inte kan utgöra ett alternativ till en spårförbindelse från Solna station till stadskärnan Täby centrum-Arninge.

Trafikförvaltningen och Trafikverket tar inte ställning till detta utan avvaktar resultat från fördjupade studier som kommer ske under hösten 2014 inom ramen för denna studie avseende tvärförbindelse mellan Solna och Nordostsektorn.

Vaxholm poängterar vikten av bytespunkter mellan stombuss från Vaxholm och kapacitetsstark regional kollektivtrafik planeras för att så långt det är möjligt minimera den totala restiden. Byten mellan buss och spårbunden kollektivtrafik måste kunna ske enkelt och snabbt.

Parterna framhåller att stomlinjen mellan Vaxholm och Tekniska högskolan är en förutsättning i samtliga studerade spåralternativ. I bussalternativet är bussen från Vaxholm omdragen söder om Danderyd och går via Solna mot City-terminalen i centrala Stockholm. Trafikförvaltningen instämmer i övrigt i vikten av attraktiva byten mellan stombussar och den spårbundna kollektivtrafiken.

Stockholms stad anser att bussalternativ 5a är intressant att studera vidare då det har en betydligt kortare genomförandetid. De poängterar dock att lösningen genom innerstaden behöver utredas noggrant, då det finns en risk att så pass långtgående linjer fastnar i köer samt att trängsel kan uppstå i terminaler.

Parterna instämmer i att dessa effekter kommer att behöva studeras mer i detalj. Detta kommer att göras inom ramen för pågående åtgärdsvalsstudien Förbättrad framkomlighet i stomlinjenätet.

Stockholms stad tillägger också att Östra stations framtida funktion bör utredas vidare då platsen har en strategiskt viktig funktion för kollektivtrafiken.

Parterna är enig med staden om Östra stations strategiska funktion och vid en eventuell förstudie är detta en viktig funktion att utreda.

3.7 Synpunkter på Kap. 7 Samlad bedömning

Stockholms handelskammare anser att en utbyggnad av tunnelbanan ger betydligt mer resenärnyttan och en långsiktigt hållbar och utvecklingsbar kollektivtrafik för Nordostsektorn. Handelskammaren menar att Trafikförvaltningen knappast kan ha tagit hänsyn till de nyttor i form av frigjord markyta och ökad framkomlighet för övrig trafik som uppstår när trafik flyttas från ytläge till underjordsläge.

Tunnelbanealternativen ger låg nytta i förhållande till kostnaderna. Tunnelbanealternativen antas inte ge frigjorda markytor då Roslagsbanan antas vara kvar. Vid en förlängning av Roslagbanan till Odenplan eller Centralen frigörs exploaterbar mark vid Östra station. Denna nytta är inte medtagen i kalkylerna eftersom det inte är tillåtet att tillgodoräkna sig exploateringsintäkter i samhällsekonomiska kalkyler, men rapporten har kompletterats med en uppskattning av hur stor exploateringsintäkten skulle kunna bli.

Handelskammaren uttrycker även att Trafikförvaltningens avfärdande av tunnelbaneutbyggnad till Täby Centrum och tveksamma inställning till tunnelbana till Arninge bygger på antaganden som i hög grad kan ifrågasättas.

De ingående parterna i studien är överens om att de antaganden som har gjorts är rimliga. Att räkna med att utbyggnader som är beslutade och finansierade ska genomföras är praxis i denna typ av analyser.

3.8 Synpunkter på Kap. 8 Inriktning på fortsatt arbete

Stockholm Nordost uttrycker att det nu är av största vikt att planeringsprocessen fortgår utan dröjsmål med de alternativ som föreslås för fortsatt utredning så att den framtagna tidplanen kan hållas. Det är viktigt att ett ställningstagande ska kunna göras inför nästa planeringsomgång och kommande förhandlingar för utbyggnaden av Stockholmsregionens transportsystem. De menar att en regional, kapacitetsstark spårförbindelse till regioncentrum, vidare över Saltsjö-Mälarsnittet och med möjlighet till bra byten till andra kollektivtrafikslag krävs för att förverkliga och utöka de utbyggnadsplaner som finns överenskomna och presenterade i den

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

gemensamma Vision Stockholm Nordost. En sådan spårförbindelse krävs också för att kunna förverkliga de möjligheter till 42 000 bostäder som Nordostkommunerna uttalat inom ramen för regeringens bostadsuppdrag, liksom för utvecklingen av 50 000 fler arbetstillfällen. En långsiktig spårösning för nordostsektorn behöver också ingå i en samlad systemsyn i kommande överenskommelser för Stockholmsregionen vad gäller tillväxt av bostäder, näringsliv och trafikinfrastruktur.

Parterna föreslår att en förstudie angående förlängning av Roslagsbanan ska inledas, samt att studierna ska fortsätta inom idé- och åtgärdsvalsstudien för att ytterligare studera tvärförbindelsen mellan Solna och Nordostsektorn.

Angående spårförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet hänvisar parterna till Stockholmsförhandlingen, vilken avtalat om en ny tunnelbanegren mellan Odenplan och Arenastaden och att detta är en förutsättning i det fortsatta arbetet.

Stockholms stad framhåller att det, oavsett val av alternativ, är viktigt att Stockholmsförhandlingen från 2009 samt 2014 fullföljs 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. Staden poängterar också att den medfinansieringsprincip som landstinget redovisar är inte oproblematiserad med hänsyn till kommunallagen. Landstinget, som huvudman för kollektivtrafiken, bör stå för investeringskostnaden. Stockholms stad medfinansierar redan ett flertal kollektivtrafikprojekt i länet.

Medfinansiering och/eller finansiering av infrastruktur som är avsedd för kollektivtrafik eller nyttjas för kollektivtrafik är ett ansvar för landstinget, det är dock enligt Trafikförvaltningen inte ett ansvar enkom för landstinget. Nyttan och effekten av kollektivtrafik tillfaller både stat, kommun och landsting, varvid ett gemensamt ansvar för kostnaderna kan anses vara en naturlig del av denna utveckling. Vidare ger lagen om kollektivtrafik (2010:1065) möjlighet för kommuner att medfinansiera kollektivtrafik, utöver att kommuner kan finansiera åtgärder som är till gagna för dess medborgare rent allmänt. Stockholm Nordost anser att Landstinget tillsammans med staten ska stå för finansieringen av infrastrukturen för kollektivtrafiken.

Stockholms handelskammare förespråkar följande långsiktiga planering av kollektivtrafikförsörjningen i Nordostsektorn:

- Etapp två av Roslagsbanans upprustning stoppas, utom vad avser anpassning för funktionshindrade och andra nödvändiga åtgärder för att driva trafiken vidare i den omfattning som krävs utifrån nedanstående förutsättningar.
- Tunnelbanan från Arenastaden dras vidare till Mörby C, Täby C och Arninge.
- Bytespunkter med Roslagsbanan ordnas vid Arninge och Roslags Näsby.
- Tågen på Roslagsbanans linjer mot Kårsta och Österskär vänder vid Roslags Näsby och kan därifrån nå den nya depån i Vallentuna.
- Bussterminal och infartsparkering flyttas från Danderyds sjukhus till Arninge.
- Roslagsbanans Näsbyparkslinje fortsätter att gå in till Östra station och kan få något högre turtäthet än idag. Störningarna från Roslagsbanan, i form av buller och framkomlighet för övrig trafik, i Danderyd minskar då samtidigt avsevärt.

Stockholmsförhandlingen, i vilken bland annat en ny tunnelbanelinje Odenplan – Arenastaden ingår, är en förutsättning för det kommande planeringsarbetet. Det innebär att en förlängd tunnelbana från Arenastaden mot Danderyd och Täby/Arninge inte skulle få direktkontakt med Stockholm City, utan kräva ett byte vid Odenplan. Kopplingen mellan Nordost och Solna föreslås studeras vidare inom ramen för detta uppdrag.

En avkortad Roslagsbana, dvs. att Roslagsbanan vänder vid Roslags Näsby, skulle innebära försämringar för resande från Vallentuna och Österåker, samt de delar av Täby som inte skulle få tunnelbana, pga. bytet vid Roslags Näsby. Långt ifrån alla som reser med Roslagsbanan fortsätter med röd linje vid Tekniska Högskolan/Östra station. Med en tunnelbana från Täby som endast går till Odenplan, vilket är en effekt av Stockholmsförhandlingen, blir försämringen ännu större då ett byte kommer att krävas även vid Odenplan för resande mot Stockholm City.

En delad Roslagsbana, dvs. att Näsbyparkslinjen finns kvar till Östra station, men att de två övriga linjerna vänder i Roslags Näsby innebär också att det blir två separata banor, med ineffektivt utnyttjande av depåer. Att Näsbyparkslinjen fortsätter gå till Östra station innebär också att tågfunktioner måste finnas kvar vid Östra station och eventuellt även Mörby vilket medför att ytor inte kan frigöras för exploatering.

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Turtätheten på Näsbyparkslinjen kan utökas något, men de enkelspår som finns på linjen sätter stopp för större turtäthetsförändringar, såvida inte nya dubbelspår eller mötesspår byggs.

Roslagsbanan ger bullerstörningar för de boende längs banan, men det gäller inte bara Danderyds kommun. Trafikförvaltningen jobbar aktivt med att minska dessa störningar inom ramen för program Roslagsbanans utbyggnad.

De framkomlighetsproblem för övrig trafik som Handelskammaren tar upp och som kan lösas genom att korta Roslagsbanan till Roslags Näsby handlar om två plankorsningar, varav endast den ena, Danderydsvägen söder om Djursholms Ekeby kan anses ha betydande biltrafik. Trafikförvaltningen har kommit med förslag på en planskildhet som skulle förbättra framkomligheten för vägtrafiken, ge en säkrare trafiksituation och även medge minskat buller. Då planering av åtgärden ej har varit möjlig har landstinget valt att spara bort planskildheten inom ramen för förnyat genomförandebeslut för Roslagsbanans utbyggnad 2013-04-16 och ersätta den med hinderdetektorer för att öka trafiksäkerheten vid plankorsningen

Bussterminalen vid Danderyd kommer att behövas oavsett spåralternativ. Det finns busslinjer som går mot Djursholm, Sättra äng, Enebyberg, Kista, Lunda, Ulriksdal, Edsberg m.m. som fortsatt behöver kunna nå tunnelbanan i Danderyd och som inte kan flyttas till Arninge eller Täby Centrum.

Infartsparkeringen vid Danderyds sjukhus förvaltas av Danderyds kommun och är endast upplåten för dess invånare. Dessa skulle inte ha någon nytta av att parkeringen flyttade till Arninge.

I övrigt påpekar handelskammaren att tunnelbanan på sikt också bör byggas ut från Odenplan söderut mot Liljeholmen. Handelskammaren menar att det är nödvändigt med en långsiktig plan för tunnelbanans utbyggnad om Stockholmsregionen ska kunna fortsätta växa. Det är också nödvändigt att undvika felinvesteringar i kortsiktiga lösningar som innebär att den utbyggnad som ger bäst effekt på sikt blir ekonomiskt ogenomförbar. En ny åtgärdsvalsstudie bör därför tas fram som grundar sig på korrekta och långsiktigt hållbara förutsättningar.

I Trafiknämnden i Stockholms läns beslut från 2012-06-09 att genomföra innevarande studie ingick att utreda de alternativ som finns redovisade i rapporten. I den beslutade tunnelanelösningen för sträckan Arenastaden-

Strategisk planering
Planering

RAPPORT
2014-07-03

Ärende/Dok. id.
TN-2010-0064

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Odenplan ingår inte en förläning söderut mot exempelvis Liljeholmen, detta har ingått som förutsättning i Nordostutredningen.

Trafikförvaltningen anser inte att det finns skäl att behandla tunnelbana separat. Istället behövs trafikslagsövergripande utredningar och strategier som pekar ut vilket trafikslag som kan lösa ett specifikt behov. Detta synsätt har varit utgångspunkten i bland annat Trafikplan 2020 och Stomnätsplanen etapp 1 och 2.

Solna stad anger att den i studien uttryckta huvudprincipen att staten står för hälften av kostnaderna för kollektivtrafikinvesteringar är vällovlig, men uttrycker att grundprincipen i övrigt måste vara att den infrastrukturansvariga aktören ska finansiera resterande del av investeringarna. Om medfinansiering av andra parter överhuvudtaget ska bli aktuell måste det prövas mot den nytta som är fallet i just det valda alternativet.

Landstingets hållning är att då den infrastrukturansvariga aktören inte står ensam i utbyggnaden samt att nyttan av utbyggnadens nyttor tillfaller t.ex. kommuner i stor grad är medfinansiering av infrastruktur av godo för samhället som helhet. Genom att alla parter är ekonomiskt delaktiga skapas än bättre förutsättningar för ett effektivt genomförande, som i sin tur bidrar till att mer infrastruktur kan byggas för att stödja regionens utveckling. Stockholm Nordost anser att Landstinget tillsammans med staten ska stå för finansieringen av infrastrukturen för kollektivtrafiken.