

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Projekt Roslagsbanan till city

Lokaliseringsutredning, samrådsredogörelse tidigt samråd

1 Hur samråd har genomförts

1.1 Inledning

Roslagsbanan till city, som drivs av Region Stockholm, är ett av flera projekt som har sin bakgrund i Sverigeförhandlingen. Projektet syftar till att ge förutsättningar för ökat bostadsbyggande och stärkande av tillgängligheten för nordostsektorn med en attraktiv, robust och kapacitetsstark kollektivtrafik. Projektet har inletts med en lokaliseringsutredning som ska aktualitetspröva och fördjupa tidigare utredningars förslag till åtgärder. Kompletterande utredningar tillsammans med fördjupade dialoger och samråd med olika intressenter ger ett underlag för att kunna föreslå lämpliga lägen för tunnel, depå och övriga åtgärder. Enligt tidplanen planeras lokaliseringsutredningen vid årsskiftet 2021/2022 lämna förslag till beslut om lokalisering och åtgärder.

Samrådet, som genomförts i detta tidiga skede, var av karaktären informationssamråd och hade som syfte att ge möjlighet till insyn i och bidra med kunskap till utredningsarbetet. Information och synpunkter från berörda intressenter ger utredningen viktigt stöd i arbetet med att ta fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt för det fortsatta planeringsarbetet.

Samrådsredogörelsen för det tidiga samrådet redovisar de synpunkter som har inkommit. Trafikförvaltningen har lämnat vissa kommentarer som belyser överväganden som gjorts och hur synpunkterna kommer att hanteras i den fortsatta processen.

Region Stockholm
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

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Samrådsgruppen hade en bred inriktning mot såväl myndigheter och kommuner som allmänhet, enskilda, verksamhetsutövare och övriga intressenter som har ett intresse i saken.

1.2 Genomförande av samrådet

Det tidiga samrådet pågick mellan 15 januari och 8 februari 2021. Samrådet genomfördes uteslutande via digitala forum genom publicering av information och samrådsunderlag på regionens webbplats, Instagram och Facebook. Information om samrådet annonserades i lokalmedia kombinerat med utskick via mail till myndigheter, kommuner och andra identifierade intressenter samt via Instagram och Facebook.

Inbjudan att lämna synpunkter fick ett mycket stort genomslag.

Under samrådet inkom det mer än 150 mail med kortare eller längre yttranden, en del med skrivelser till projektets funktionsbrevlåda. Inläggen och aktiviteterna med kommentarer på Facebook och Instagram har varit omfattande.

Kortare synpunkter som lämnats per mail refereras och grupperas i olika huvudrubriker utifrån dess huvudsakliga sakinhåll. Många av de lämnade synpunkterna fokuserar kring något eller kombination av flera ämnen som kan hänföras till dessa huvudrubriker. Synpunkterna som hänförs till huvudrubriker refereras och kommenteras utifrån ett sammanfattande perspektiv medan längre skrivelser från myndigheter, kommuner och intressenter refereras och kommenteras särskilt. Inlägg och kommentarer på Facebook och Instagram bedöms i stort spegla de synpunkter som allmänhet och enskilda framfört via mail varför ingen särskild redovisning görs av synpunkter som framförts i sociala medier.

Annons och inbjudan till samråd finns i bilaga 1.

Under de två första veckorna på samrådet publicerades inlägg på Facebook och Instagram.

Fortsatta samråd och dialogmöten kommer att ske under 2021 med berörda intressenter för de åtgärder som lokaliseringstuderingen studerar. Såväl berörda intressenter som allmänhet kommer därför att beredas ytterligare möjligheter att lämna synpunkter på det utredningsmaterial som tas fram i lokaliseringstuderingen. Utifrån utredningsmaterialet och de synpunkter som framkommer under samråden och intressentdialogerna kommer lokaliseringstuderingen att ta fram förslag till beslut om lokalisering och åtgärder.

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2 Inkomna synpunkter och trafikförvaltningens kommentarer

Mer än 150 mail med synpunkter från allmänhet och enskilda inkom under samrådstiden.

Följande myndigheter, kommuner och organisationer har lämnat synpunkter:

- Stockholms stad Trafikkontoret
- Danderyds kommun
- Täby kommun
- Stockholms universitet
- Kungliga Djurgårdsförvaltningen
- Akademiska hus
- Statens fastighetsverk

Föreningar och övriga:

- Föreningen Stockholm östra
- Roslagsbanans veteranåtgångsförening
- Villaägarföreningarna i Danderyd och Danderydsbor mot buller
- Fredsborgsskolan

Nedan redovisas en sammanställning av de inkomna synpunkterna från allmänhet, enskilda, berörda myndigheter, kommuner och organisationer samt föreningar och övriga med trafikförvaltningens kommentarer.

2.1 Synpunkter från allmänhet och enskilda

Nedan redovisas en grupperad sammanställning av de inkomna synpunkterna från allmänhet och enskilda. Grupperingen av synpunkterna redovisas översiktligt i fallande skala utifrån förekomst. Synpunkterna består ofta av kombinationer av frågor som rör flera huvudrubriker

- Nej till nedläggning av stationer (inklusive namninsamling)
- Behåll station Stockholms östra
- Kostnaderna för projektet är för höga i förhållande till den nytta som skapas

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

- Positiva till projektet med förslag på detaljförbättringar
- Varför belasta T-Centralen ytterligare, fler bytespunkter krävs

Efter redovisning av synpunkter grupperat i huvudrubriker följer axplock av kommentarer som berör vissa delar av samrådsunderlaget och bedömts av allmänt intresse att redovisa.

Synpunkter som framförts via inlägg i Facebook och Instagram redovisas inte särskilt då bedömning gjorts att de synpunkter som inkommit via mail väl speglar även dessa synpunkter.

2.1.1 Nej till nedläggning av stationer

Stark opinion har väckts i frågan kring stationsnedläggningar. Det är också den frågan som antalsmässigt dominerar inkommande synpunkter i samrådet. Samrådsunderlaget som presenterats i det tidiga samrådet utgår från Sverigeförhandlingens resultat som förutom nedläggning av befintlig sträckning mellan Universitetet och Stockholms östra även redovisade stängning av stationerna Bråvallavägen och Stocksund. Synpunkterna kommer från boende i närheten av stationerna men även från annat håll. I stället för nedläggningar pekas på behovet av fler avgångar och tillkommande bebyggelse i närområdet till stationerna. Sammanslagning med Mörby och behovet av att tillgodose behovet av resenärer från Danderyds sjukhus lyfts av många. Vidare framförs att nedläggning av stationer rimmar illa med strävan att öka resandet med kollektivtrafik. Initiativ till namninsamling för bibehållandet av Stocksund station har påbörjats som för närvarande har över 500 namnunderskrifter.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Några beslut om nedläggning av stationer är inte tagna. Frågan kommer att utredas vidare som ett led i olika trafikeringsscenarioer. Strävan är att optimera systemet så att kapaciteten ökar och restiden minskar för fler. Det kan komma att innebära att boende nära Stocksund och Bråvallavägen kan behöva gå längre för att nå spårtrafik. Närliggande stationer i Mörby, Djursholms Ösby och Djursholms Ekeby kan komma att få tätare trafik än idag, och direkta resor till T-Centralen och Odenplan istället för dagens byte vid Tekniska högskolan.

2.1.2 Behåll Stockholms östra station

Även i frågan kring nedläggning av sträckan Universitetet- Stockholms östra väcks många frågor. Många anser att anslutningen till Kungliga tekniska högskolan och andra målpunkter i området för resenärer försämras. Byte till

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

tunnelbana vi Tekniska högskolan fungerar utmärkt. Förbättra istället anslutningen i stationen med rulltrappor och åtgärder för att minska trängsel. Sträckningen skulle kunna behållas samtidigt som förlängningen till city genomförs. Det skulle öka flexibiliteten, ge fler bytespunkter och avlasta grenen till city. Med två slutstationer minskar känslighet för störningar. Behålls sträckningen under jord kan stationen övertäckas för bostadsbebyggelse. station. Förläng Roslagsbanan men med en fortsatt sträckning förbi Östra station.

Trafikförvaltningens kommentar:

Stockholms nordostsektor försörjs av en enda gren av tunnelbanan som är hårt belastad. Många av resenärerna har city som sin målpunkt och genom att bygga en tunnel till city avlastar man den hårt trafikerade Röda linjen och når de stora bytespunkter Odenplan och T-Centralen, där byte till andra trafikslag möjliggörs. Stockholms östra försvinner som bytespunkt till T-banans röda linje medan andra och fler bytespunkter tillkommer vilket erbjuder större flexibilitet.

2.1.3 Kostnaderna för projektet är för höga i förhållande till den nytta som skapas

En inte oväsentlig del av synpunkterna trycker på att kostnaderna inte motsvarar den nytta projektet kan ge. Istället efterfrågas andra lösningar som tvärförbindelser eller tunnelbana som har en annan kapacitet än en smalspårig järnväg. Flera lyfter även sedvanliga fördyringar av projekt som ytterligare argument till varför projektet inte bör genomföras. Andra menar att fortsatt utbyggnad av Roslagsbanan är tveksam. En gammal spårlinje som ej är lämpad för fler, längre eller snabbare tåg. Andra alternativ pekas ut som bättre, exempelvis fler förbindelser i öst-västlig riktning, spårbunden under mark, utbyggd tunnelbana och fler bytespunkter med mera.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Resandeprognoserna visar att resandebehovet med Roslagsbanan tredubblas till år 2050. Roslagsbanan till city medför en väsentlig förstärkning av kollektivtrafikens kapacitet till nordostsektorn. Roslagsbanan till city bidrar till att uppnå transportpolitiska mål och andra hållbarhetsmål. En förbättrad kollektivtrafik kan bidra till minskat bilresande. Roslagsbanan till city ger positiva effekter för social hållbarhet och positiva arbetsmarknadspolitiska effekter för nordostsektorn och hela regionen.

En del av lokaliseringsutredningens uppdrag är förutom att utreda genomförbarheten av projektet även att göra en mer detaljerad

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

kostnadsberäkning. Samarbetsparterna i projektet- kommuner, regionen och staten - kommer därefter att slutligt ta ställning till ett genomförande

2.1.4 Positiva till projektet med förslag på detaljförbättringar

En väsentlig del av de synpunkter som inkommit är positiva till projektet och välkomnar satsningar på kollektivtrafiken för nordostsektorn. Samtidigt lyfter många förslag till förbättringar av detaljer i förslaget och idéer om vidareutbyggnad av trafiksystemet som enligt förslagsställarna förbättrar kollektivtrafiken ytterligare. Även alternativen med förlängning av Roslagsbanan till Rimbo framförs frekvent.

Trafikförvaltningens kommentarer:

De idéer som lyfts kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med utveckling av Roslagsbanan.

2.1.5 Varför belasta T-Centralen ytterligare, fler bytespunkter krävs

Återkommande tema i flertalet synpunkter såväl positiva som negativa är frågan om belastningen på bytespunkten T-Centralen. Man efterlyser flexibilitet och fler bytespunkter istället för färre. T-Centralen upplevs idag som mycket hårt belastad och det ifrågasätts varför all trafik ska kanaliseras in till en och samma bytespunkt. Man undrar varför man inte i likhet med de flesta stora städer i Europa väljer att satsa på flera stora stationer istället för att lägga all trafik till en och samma knutpunkt. Färre knutpunkter resulterar i störningskänslighet, säkerhetsrisker och trängsel. Många hyser också betänkligheter för tillgängligheten om stationerna förläggs långt under marknivå på samma nivå som pendeltågsstationerna.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Många av resenärerna har city som sin målpunkt och genom att bygga en tunnel till city avlastar man den hårt trafikerade Röda linjen och när de stora bytespunkter Odenplan och T- Centralen där byte till andra trafikslag möjliggörs. Många resenärer får bytesfria resor. Med bytespunkterna i T-Centralen och Odenplan når Roslagsbanan samtliga tunnelbanelinjer och pendeltågslinjer. Det ger även relativt bra koppling till Arlanda Express och regional- och fjärrtåg på Stockholms centralstation. Många resor om nu kräver två byten kommer istället att nås med ett byte.

Inom ramen för lokaliseringsutredningen genomförs trafikeringsanalyser och simuleringar av resemonster vid stationer och bytespunkter. Det sammantaget med utformningsförslag på stationslösningar med mera kommer att ge ett

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

underlag för bedömning av tillgänglighet och effektivitet i trafiksystemet. Det kommer sammantaget att ingå som underlag i lokaliseringsutredningens förslag som utgör beslutsunderlag för den fortsatta processen av projektet.

2.1.6 Synpunkter kring Rimbo

Rimbo bör få bättre kommunikation i form av Roslagsbanan då det bor många där och fler flyttar dit.

Önskemål om att dra Roslagsbanan till Rimbo, vilket skulle innebära säkrare transporter och mindre miljöpåverkan. Även en avlastning av E18 med mindre antal bussar.

Då den nya sträckningen ska dras till T-Centralen så slipper pendlare från Rimbo byta till bussar i så fall och kan åka hela vägen till T-Centralen.

Ser positivt på en Roslagsbana som knyter an till både tunnelbana, pendelregion- och fjärrtåg, vilket förlängningen till Odenplan och city innebär. För att en sådan här stor investering ska ge mer nytta till fler så bör man även överväga en förlängning norrut på sikt. Rimbo expanderar och genom en kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik skulle man starkare knyta ihop sig med regionala kärnan Täby-Arninge. En koppling till Arlanda bör inkluderas så det går att ta sig dit från de nordostliga delarna av vår region.

2.1.7 Synpunkter kring Stocksund station

Det är oerhört tråkigt och ett felaktigt beslut att ta bort stationen Stocksund. Använder den dagligen till och från jobbet och det skulle innebära längre restid ifall man inte kan resa därifrån längre.

Det känns tryggt och säkert att åka med tåget och att kliva av och på Stocksund station. T-banan fungerar naturligtvis också bra, förutom att det är betydligt längre och jobbigare att gå upp för den långa backen från Inverness till Danderyd sjukhus, så känns det väldigt otryggt att promenera ensam mellan t-banan och Danderyd sjukhus och Inverness i synnerhet när det är kväll.

Det behövs nya och höga bullerplank mot Roslagsbanan i Stocksund. Vi som bor nära är redan idag störda och bullret lär väl bara öka. Det är också en mycket dålig idé att ta bort Stocksund station samtidigt som antalet bostäder ökar kraftigt precis i stationens närhet.

Den transportmässiga marginalnyttan för att förlänga Roslagsbanan till T-Centralen är sannolikt låg.

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

T-Centralen har redan hög belastning, vid Odenplan nås ändå omstigning till såväl tunnelbana som pendeltåg och innerstadsbussar.

Bland bevarandevärden nämns inte Mörby verkstäder. Skulle bli utmärkt som en inomhus station och där förbindas med bussterminalen och tunnelbanan på andra sidan E18 via en (täckt) gångbro eller en tunnel.

Slå ihop Stocksund station och Mörby station och hitta en bra placering med fler stopp där och med närhet till omstigning till bussar och t-bana.

En förlängning av Roslagsbanan till city är ett bra förslag men skapa samtidigt ett kollektivtrafiknav i området Mörby station/busstrafiken i nordost/tunnelbanan vid Danderyd sjukhus.

Namninsamling med 513 namnunderskrifter för att behålla Stocksund station.

2.1.8 Synpunkter kring Stockholms östra

Stockholms östra är en knypunkt för universitetsvärlden och för Norrort. Rusta upp stationshuset och gör en trevlig vänthall. Det går redan smidigt att ta T-bana, buss eller gå dit man ska.

Möjligen skulle man kunna göra övergången från Stockholms östra ner till tunnelbanan något bättre än vad den är idag, mer handikappvänlig, tex fungerande rulltrappor samt aktiv halkbekämpning vintertid. Dagens anslutning är tillräckligt bra och tidsvinsten jämfört med kostnaden för att dra om hela spåret är troligen minimal om ens alls en tidsvinst.

Stockholms östra är en önskad slutdestination för många. Området kring Stockholms östra och närliggande arbetsplatser som Tekniska Högskolan får avsevärt sämre kommunikationer när den nya sträckningen tas i bruk. Därför är det av största vikt att både Universitetets och Odenplans planerade stationer möjliggör effektiva byten för vidare transport mot Östermalm och Hjorthagen/Värtan och den röda tunnelbanelinjen. Det är inte effektivt att alla resenärer som önskar byta till den röda tunnelbanelinjen ska behöva åka in till centralen. Det är en omväg och resulterar i en ännu högre belastning av stationen, än vad den är idag. Förhoppning är att Stockholms östra behålls men sänks och förläggs under markplan.

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2.2 Synpunkter från berörda myndigheter, kommuner och organisationer

Nedan redovisas en sammanställning av de inkomna synpunkterna från berörda myndigheter och organisationer med trafikförvaltningens kommentarer.

2.2.1 Stockholm stad, Trafikkontoret

Trafikkontoret har inför kontorsyttrandet stämt av med miljöförvaltningen, stadsbyggnads- och exploateringskontoret. Nedan sammanfattas synpunkterna gällande det tidiga samrådet.

Vid val av lokalisering är det viktigt att minimera intrång och olägenheter för människors hälsa och miljö vid byggande och driftskede. Staden förordar att byggande och drift av banan i tunnel sker utifrån ett resurssmart, fossilfritt och klimatpositivt perspektiv.

Vid lokalisering av till exempel brandgas- och ventilationsanläggningar är det viktigt att staden samt dess invånares luft och ljudkvalitet i marknivå inte påverkas negativt. Staden önskar att möjligheterna att nyttja befintlig infrastruktur utreds för byggande, drift och underhåll. Möjligheter kan finnas att nyttja befintliga arbetstunnlar, ventilationsschakt m.m. för såväl befintliga som planerade stationer.

Ambitionen bör vara att rening av tunnelvatten inte kommer i konflikt med miljökvalitetsnormer för sjöar och vattendrag. Vidare bör tunneldragningen baseras på en minimal påverkan på stadens ekosystemtjänster (natur och rekreationsområden) under byggande och drift. En god tunnelsträckning beaktar de geologiska aspekterna och undviker besvärliga sträckningar som kräver kemisk injektering med mera.

Stationeras placeringar bör eftersträva maximal byteskapacitet med annan kollektivtrafik samt även bra byten mellan cykel och kollektivtrafik. Vid universitetet behöver bytet mellan Roslagsbanan och tunnelbanan utredas extra noga för att göra det så effektivt som möjligt. Lokalisering av uppgångar måste ta hänsyn till både befintliga anläggningar samt planeras så att de blir trygga och lätta att använda för alla.

Andra viktiga parametrar att ta hänsyn till vid val av lokalisering är anläggningskostnader, driftskostnader och kostnader för intrång.

Den planerade tunneln mellan Universitetet-Odenplan-T-centralen kommer gå igenom ett mycket komplicerat område med många intressenter och befintliga anläggningar. Det är viktigt att i ett tidigt skede kartlägga alla beröringspunkter som finns med, befintliga och planerade anläggningar. Runt Odenplan och City finns mycket kunskap då många utredningar gjorts i anslutning till Citybanans

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

utbyggnad samt pågående tunnelbaneutbyggnad. Projektet rekommenderas inhämta kunskap från dessa utredningar.

Arbetstunnlar och arbetsområden kommer, i den täta staden, innebära inskränkningar i många människors vardag under många år. Det är därför extra viktigt att välja genomtänkta placeringar av arbetstunnlar och arbetsområden. Staden önskar att trafikförvaltningen utreder tunnelborrning som alternativ till sprängning på delar av eller hela sträckan. Även ur trafiksynpunkt är det viktigt att studera lämpliga platser att anlägga arbetsområden. Byggtrafiken ska, i möjligaste mån, inte påverka framkomligheten och trafiksäkerheten på stadens befintliga gator, vägar, gång och cykelbanor. Vid planering av byggtransporter och etableringsområden måste hänsyn tas till bland annat berörda skolor, förskolor och lekplatser.

I Sverigeförhandlingens objektsavtal för Roslagsbanan till city åtar sig staden själv eller genom annan markägare/exploatör att uppföra 500 bostäder. Influensområdet för dessa bostäder omfattar bland annat befintlig bana samt Stockholms östra. Staden tycker det är viktigt att ta med, som en del av järnvägsplanen, avvecklingen av befintlig bana och på så sätt påbörja processen för att möjliggöra exploatering inom detta område.

Många av stadens förvaltningar berörs av Roslagsbanans förlängning till city. För att kunna samverka och delta på bästa sätt och med hög kvalitet är det viktigt med tidsplanering, framförhållning samt tillräckliga remiss- och svarstider.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Trafikförvaltningen arbetar i detta tidiga skede med en lokaliseringsutredning. Teknisk utformning och genomförbarhet med hänsyn till andra intressen ska preciseras. I detta sammanhang är det viktigt att utreda och fastställa lägen för spårtunnlar och arbetstunnlar. Även utformningen av de nya stationerna Odenplan och T-Centralen, inklusive anslutningar till befintliga tunnelbane- och pendeltågsstationer, behöver utredas djupare. Frågan om att få tillstånd effektiva bytespunkter har stor betydelse för att nå ett väl fungerande trafiksystem. Bytespunkterna Universitetet och Mörby är exempel på sådana som bör studeras närmare.

Lokaliseringen i förhållande till både teknik, kostnader och miljöpåverkan är viktiga faktorer att ta hänsyn till. Fortsatt dialog kring flertalet av dessa kommer att ske under lokaliseringsutredningen. En del av frågeställningarna är sådana

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

som ligger i kommande skeden av processen när arbetet med framtagande av järnvägsplaner, bygghandlingar och mer preciserade åtgärder kan komma att aktualiseras.

2.2.2 Danderyds kommun

Saknar analyser för nedläggningen av stationerna Bråvallavägen och Stocksund avseende tillgänglighet och miljöpåverkan i form av buller. Konsekvenserna innebär en kraftig försämring för Danderyds kommun och för kommunens invånare vilket kommunen inte kan acceptera.

Danderyds kommun påverkas i högsta grad av pågående kapacitetsförstärkande åtgärder på Roslagsbanan och måste inkluderas i all planering av Roslagsbanan som kan komma att påverka Danderyds kommun.

Danderyds kommun har inte adresserats som mottagare av ”Tidigt samråd för Roslagsbanan till city” eller informerats om samrådsprocessen på tjänstenivå eller politisk nivå. Kommunen finner hittillsvarande hantering anmärkningsvärd.

Danderyd har påbörjat arbetet med att ta fram en ny översiktsplan. Denna ska bli verka för att kollektivtrafiken i Danderyd ska förbättras och inte försämrats för att avlasta det redan ansträngda vägnätet i kommunen.

Danderyds kommun har efterfrågat dialog om bättre kollektivtrafikknutpunkt kring Mörby station och Danderyds sjukhus.

Nedläggning av stationer i Danderyds kommun har inte diskuterats i den långsiktiga planen för kollektivtrafikens utveckling i länet.

Danderyds kommun gör en genomsyn av riksintresset för kulturmiljövård och vill uppmärksamma trafikförvaltningen om detta. Befintliga avgränsningar kan komma att utökas.

Trafikverket gör en genomsyn av riksintresset för kommunikationer, som ska presenteras under våren 2021.

Såvitt kommunen kan bedöma fortskrider SL:s planering för ökad trafik på Roslagsbanan som om den ökade trafiken i Danderyd är möjlig. Kommunen ifrågasätter om den planerade trafikökningen är förenlig med gällande tillåtningsregler enligt miljöbalken. Trafiksäkerhet är en annan fråga då det

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

finns icke planskilda korsningar som med den fördubblade trafiken och den höjda hastigheten påtagligt ökar risken för olyckor.

Utmed stationerna Stocksund och Bråvalla finns bostäder, skolor, äldreboende och handelsplatser. Stationerna är av stor vikt för att barn, ungdomar och äldre ska kunna resa hållbart. Kommunens uppfattning är att stationerna inte ska läggas ner och att trafikförvaltningen måste genomföra och delge kommunen en konsekvensanalys över vad en nedläggning får för konsekvenser för kollektivtrafiken.

Antalet trafikanter vid Stocksunds station ökar och i och med nybyggnation av bostäder i Mörbylund kommer behovet av kollektivtrafik att öka. Kommunen motsätter sig nedläggning av stationen.

Bråvalla station har ett ökat antal resenärer. Diskussion och samarbete med kommunen måste ske kring trafiksäkerhet i området oavsett utveckling.

Viktigt med både stationslägen och turtäthet.

En utredning för att köra tågen snabbare måste innehålla fördjupade utredningar av konsekvenser för närboende av buller, vibrationer och andra möjliga störningar.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Några beslut om stängning av stationer är inte tagna. Frågan kommer att utredas vidare som ett led i olika trafikeringsscenarier. Strävan är att optimera systemet så att kapaciteten ökar och restiden minskar för flertalet. Det kan komma att innebära att boende nära Stocksund och Bråvallavägen kan behöva gå längre för att nå spårtrafik. Närliggande stationer i Mörby, Djursholms Ösby och Djursholms Ekeby kan komma att få tätare trafik än idag och direkta resor till T-Centralen och Odenplan istället för dagens byte vid Tekniska högskolan. I lokaliseringsutredningen ingår uppdrag att utreda möjligheter till planskilda korsningar. Den planerade trafiken på en fullt utbyggd Roslagsbana innebär utifrån säkerhetssynpunkter och framkomlighet för övrig trafik att planskilda korsningar i många lägen är nödvändiga. Planskildhet vid Danderydsvägen är särskilt utpekad som delområde för utredning. Projektets påverkan på miljö, olika bevarandebestånd, kommunernas översiktsplanering med mera är andra faktorer som ingår som en del i bedömningen av genomförbarheten av projektet. Trafikförvaltningens avsikt är att föra en fortsatt dialog med Danderyds kommun kring dessa frågor under lokaliseringsutredningen.

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2.2.3 Täby kommun

I samband med att Roslagsbanan förlängs till city via Odenplan, försvinner Roslagsbanans direkta koppling till KTH och arbetsplatserna i detta område, vilket idag är en viktig målpunkt för boende såväl i Täby som övriga norrortskommuner. I det fortsatta planeringsarbetet är det därför viktigt att bytesmöjligheterna från Roslagsbanan till röda tunnelbanelinjen förbättras. Täby kommun vill att trafikförvaltningen i det fortsatta planeringsarbetet utreder hur bytesmöjligheterna mellan Roslagsbanan och röd tunnelbanelinje säkerställs och utvecklas, med den gemensamma målsättningen att öka kollektivtrafikens tillgänglighet och öka kollektivtrafikandelen.

I visionen för Stockholm Nordost från 2012 pekar Nordostkommunerna ut Såsta-Karby som en viktig framtida regional bytespunkt med en ny station på Roslagsbanan. I Täby kommuns förslag till ny översiktsplan som är på samråd under perioden 1 feb till 7 mars 2021 förtydligas detta behov tillsammans med utpekade områden för verksamheter. Samtidigt ligger Såsta-Karby inom riksintresseområde för rörligt friluftsliv och i anslutning till riksintresse för kulturmiljövård samt inom riksintresse för kommunikationer, varför detta område behöver utredas vidare tillsammans med berörda aktörer. Täby kommun vill framhålla att i samband med en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda blir en ny station i Såsta-Karby en viktig del av ett mer robust trafiksystem i regionen.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Stockholms nordostsektor försörjs av en enda gren av tunnelbanan som är hårt belastad. Många av resenärerna har city som sin målpunkt och genom att bygga en tunnel till city avlastar man den hårt trafikerade röda linjen och når de stora bytespunkterna Odenplan och T-Centralen där byte till andra trafikslag möjliggörs. Stockholms östra försvinner som bytespunkt till T-banans röda linje medan andra och fler bytespunkter tillkommer och därmed erbjuder större flexibilitet. Utredning av stationslägen med hänsyn tagen till eventuell framtida förlängning mot Arlanda omfattas inte av denna lokaliseringstudie.

2.2.4 Stockholms universitet

Stockholms universitet önskar fortsättningsvis få ta del av samrådshandlingar för att kunna inkomma med ett samlat remissyttrande under kommande mer formella samråd.

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Nya infrastruktursatsningar får inte leda till en försämring för SU genom att tex stationslägen försvinner eller försvårar för studenter eller anställda att ta sig till, från och mellan campusområdena. Redan idag upplevs att buss-och spårbunden trafik nått sitt kapacitetstak under vissa tider på dagen.

Föreslår att det studeras om det finns möjlighet att förlägga en ny station i anslutning till Albano/Kräftriket för att kunna möte behovet av kollektivtrafik vid Albano.

Viktigt att minimera störningar under pågående arbete. Tex bedrivs verksamhet som är mycket ljudkänslig.

Överlag positivt med en förlängning i tunnel som bidrar till att fysiska barriärer i området försvinner och underlättar kommunikationer.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Fortsatt samråd och dialogmöten kommer att ske under 2021 för de åtgärder som lokaliseringsutredningen studerar. Såväl berörda intressenter som allmänhet kommer därför att beredas ytterligare möjligheter att lämna synpunkter på det utredningsmaterial som tas fram i lokaliseringsutredningen. Frågan om att få tillstånd effektiva bytespunkter har stor betydelse för att nå ett väl fungerande trafiksystem. Bytespunkterna Universitetet och Mörby är exempel på sådana som bör studeras närmare.

Planering av skyddsåtgärder under ett eventuellt genomförande kommer att hanteras i en senare fas av projektet när beslut om framtagande av järnvägsplaner och byggsleden blir aktuellt.

2.2.5 Kungliga Djurgårdsförvaltningen

Välkomnar sedan länge varje tunnelförläggning av störande infrastruktur i Kungliga Nationalstadsparken. I detta skede har KDF ingen annan ståndpunkt än att tunneln bör börja så långt ut som möjligt, med hänsyn till spårgeometrier osv, att så mycket som möjligt av järnvägen kan gå under jord under parken. I samband med planerad passage över Roslagsvägen vill KDF framhålla att vägens utformning bör anpassas till den minskade trafiken efter öppnandet av Norra länken.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Lokaliseringsutredningen innebär att teknisk utformning och genomförbarhet med hänsyn till andra intressen ska preciseras. Fokus ligger bland annat på två känsliga punkter för genomförandet – påverkan på Kungliga

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

nationalstadsparken samt påverkan på befintliga känsliga byggnader och anläggningar i centrala delar av staden. Vad gäller Nationalstadsparken finns starka bevarandeintressen och riksintressen.

Samråd och dialog ska ske med berörda myndigheter för att ge kunskapsunderlag till den fortsatta hanteringen av frågan. Då den tänkta tunnelmynningen sannolikt hamnar inom Kungliga nationalstadsparkens känsliga miljö ska alternativa detaljlösningar för tunnelmynningen utredas, som möjliggör visst handlingsutrymme för dess placering. När förslag finns framme kan eventuell påverkan på Roslagsvägen bedömas.

2.2.6 Akademiska hus

Akademiska hus välkomnar arbetet med utvecklingen av Roslagsbanans fysiska koppling till övrig spårbunden kollektivtrafik, som förbinder Stockholms universitet och KTH med omgivande region. På samma gång förlorar dock KTH ett direkt transportslag i och med nedläggningen av Östra station.

Genomtänkta stationslägen har möjligheten att kompensera förlusten av Stockholms östra En kompletterande station vid kräftriket skulle delvis kunna kompensera för detta och samtidigt ge den nya stadsdelen Albano- Kräftriket en spårbunden och hållbar kollektivtrafiklösning.

Om tunnel väljs under Roslagsvägen förbättras ytterligare god tillgänglighet till ett kompletterande stationsläge vid Albano. Detta innebär även att projektet bör omfatta upprustning av Roslagsvägen från trafikled till stadsboulevard enligt tidigare framtagna planer.

Projektet för upprustning och dragning av Roslagsbanan bör omfatta att förstärka station Universitetet som omstigningsplats mellan Roslagsbanan, tunnelbanans röda linje och bussar för en snabbare, smidigare och säkrare omstigning mellan trafiklagen än i dag.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Stockholms östra utgår som bytespunkt till T-banans röda linje medan andra och fler bytespunkter tillkommer som erbjuder större flexibilitet, tex Odenplan och T-Centralen. Lokaliseringsutredningen kommer också att se över stationsläget som en del av utredningen kring tunnelmynningens placering i anslutning till station universitetet. Eventuell påverkan på Roslagsvägen och behov av åtgärder kan därmed tydliggöras. Frågan om att få tillstånd effektiva bytespunkter har stor betydelse för att nå ett väl fungerande trafiksystem.

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Bytespunkterna Universitetet och Mörby är exempel på sådana som bör studeras närmare.

2.2.7 Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk är positiv till ett robust kollektivtrafiknät i Stockholms norra delar och uppskattar en tidig och kontinuerlig dialog i ärendet. I likhet med vad som framförts tidigare i samband med Sverigeförhandlingen så vidhåller man sitt önskemål att tunnelpåslaget början bör förläggas norr om Ålkistan för att eliminera Roslagsbanans barriäreffekt i området.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Vad gäller Nationalstadsparken finns starka bevarandebestånden och riksintressen. Samråd och dialog ska ske med berörda myndigheter för att ge kunskapsunderlag till den fortsatta hanteringen av frågan. Då den tänkta tunnelmynningen sannolikt hamnar inom Kungliga nationalstadsparkens känsliga miljö ska alternativa detaljlösningar för tunnelmynningen utredas, som möjliggör visst handlingsutrymme för dess placering. Påverkan på bevarandebestånden och kostnadsbedömningar är faktorer som kommer att ligga till grund för de förslag som läggs fram i utredningen.

2.3 Synpunkter från föreningar och övriga

2.3.1 Föreningen Stockholm östra

Föreningen är kritisk till förlängningen och i synnerhet till nedläggningen av Stockholm östra som station.

Föreningen anser att det inte är logiskt att alla ska till Centralen, kostnaden är hög, människor har planerat sitt boende efter dagens Roslagsbana och man önskar tydligare information om samrådet. Det finns både de som är positiva och negativa inom föreningen.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Stockholms nordostsektor försörjs av en enda gren av tunnelbanan som är hårt belastad. Kollektivtrafikens kapacitet är mindre än till de flesta andra sektorer. Många av resenärerna har city som sin målpunkt och genom att bygga en tunnel till city avlastar man den hårt trafikerade röda linjen och når de stora bytespunkter Odenplan och T-Centralen, där byte till andra trafikslag möjliggörs. Stockholms östra försvinner som bytespunkt till T-banans röda linje medan andra och fler bytespunkter tillkommer erbjuder större flexibilitet.

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

2.3.2 Roslagsbanans veteranågsförening

Ser fram emot en dialog, gemensamt med Spårvägmuseet, hur vi på bästa sätt hittar lösningar och lokaler för underhåll och förvaring när Stockholm Östra inte längre trafikeras.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Trafikförvaltningen har för avsikt att föra dialog kring de frågor som kan komma uppstå som en följd av nedläggning av station Stockholms östra.

2.3.3 Villaägarföreningarna i Danderyd och Danderydsbor mot buller

Anser att satsningen på förlängning av Roslagsbanan till city är mindre lönsamt från samhällsekonomisk synpunkt än alternativet förlängning av Röda linjen till Täby C.

Kostnaderna för RB till city riskerar att bli mycket högre än alternativet förlängd tunnelbana.

Nytan av RB till city riskerar bli väsentligt mindre än beräknat. Det är oklart hur man tar hänsyn till mängden passagerare som förlorar på att RB inte går till Östra station. Misstänker att man underskattar andelen resenärer som reser till Täby C och Roslags Näsby. Dessa resenärer kommer dessutom att bli fler. Efterlyser en tabell som visar hur många resenärer på RB som kommer från olika kommuner och vart de reser.

Saknar redovisning kring kapacitetsskillnaden mellan RB och T-banan.

Saknar underlag kring miljöpåverkan som buller och barriäreffekter.

T-bana genom Danderyd skapar en barriär. Plankorsningen på Danderydsvägen försvårar för både bilar och bussar samt utryckningsfordon.

Trafikförvaltningens kommentarer:

En förlängning av tunnelbanan till Täby har begränsad nytta för övriga kommuner i nordostsektorn samtidigt som det inte tillför någon ny kapacitet i tunnelbanesystemet. Roslagsbanan till city tar sikte på att stärka hela Nordostsektorns tillgänglighet, inte bara Täby och Danderyd. Den ger fler resmöjligheter för fler innevånare och förkortar även pendlingstiden mellan Täby och Stockholms city samtidigt som den möjliggör utveckling av bostadsbyggande längs Roslagsbanan. Roslagsbanan till city bidrar till en väsentlig förstärkning av kollektivtrafikens kapacitet till nordostsektorn.

PM
2021-04-23Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Projektets påverkan på miljö, barriäreffekter och olika bevarandeintressen ingår som en del i lokaliseringsutredningens uppdrag att bedöma genomförbarheten av projektet.

Den planerade trafiken på en fullt utbyggd Roslagsbana innebär utifrån säkerhetssynpunkter och framkomlighet för övrig trafik att planskilda korsningar i många lägen är nödvändiga. Planskildhet vid Danderydsvägen är särskilt utpekad som delområde för utredning.

2.3.4 *Fredsbergsskolan*

I och med den stora byggnationen i Fredsborgområdet i Åkersberga så skulle jag med många andra önska en station vid området. Den kan ligga mellan Åkers runö eller Täljö station. Ett alternativ är att flytta Täljö station ca 1500 m norrut till det nybyggda området, då det finns ett betydligt större passagerarunderlag där. Det ligger även en grundskola där och resvägen till och från skolan skulle underlättas för eleverna.

Trafikförvaltningens kommentarer:

Frågan om behov av förändrade stationslägen är en av de frågor som lokaliseringsutredningen kommer att belysa under projektperioden.

3 Underlag

Inkomna synpunkter finns i sin helhet diarieförda under diarienummer TN 2020-0641.