

Dags för samråd om Roslagsbanan till city

Tyck till om lokalisering av delsträckan
mellan Universitetet och Odenplan

Du kan lämna dina synpunkter
under perioden 5–28 april 2024



Region Stockholm

Kollektivtrafik för en växande region

Fler människor väljer att bo och vistas i Stockholmsregionen. Därför behövs både fler bostäder och en smidig och pålitlig kollektivtrafik med plats för fler resenärer. Förlängningen av Roslagsbanan till city är ett sätt att förbättra möjligheten att resa till och från de växande kommunerna i den nordöstra delen av regionen.

Stockholmsregionen beräknas få 50 procent fler invånare till år 2050, där nordostkommunerna står för en betydande del. Därför behöver kollektivtrafiken byggas ut och förstärkas. En del av det är att utveckla Roslagsbanan för framtidens resande.

I dag är restiderna mellan nordostkommunerna och centrala Stockholm långa, ofta på grund av att resan kräver flera byten. För att en ökande befolkning ska kunna och vilja resa med Roslagsbanan även i framtiden krävs ökad kapacitet och bättre kopplingar till resten av kollektivtrafiken i Stockholm.

En stor del av resenärerna byter dessutom till tunnelbanans röda linje. Det gör att det blir mycket trångt på tågen mellan Tekniska Högskolan och T-Centralen.

Stor nytta att förlänga Roslagsbanan

År 2014 genomfördes en åtgärdsvalsstudie som studerade förutsättningarna för en kapacitetsstark kollektivtrafik mellan centrala

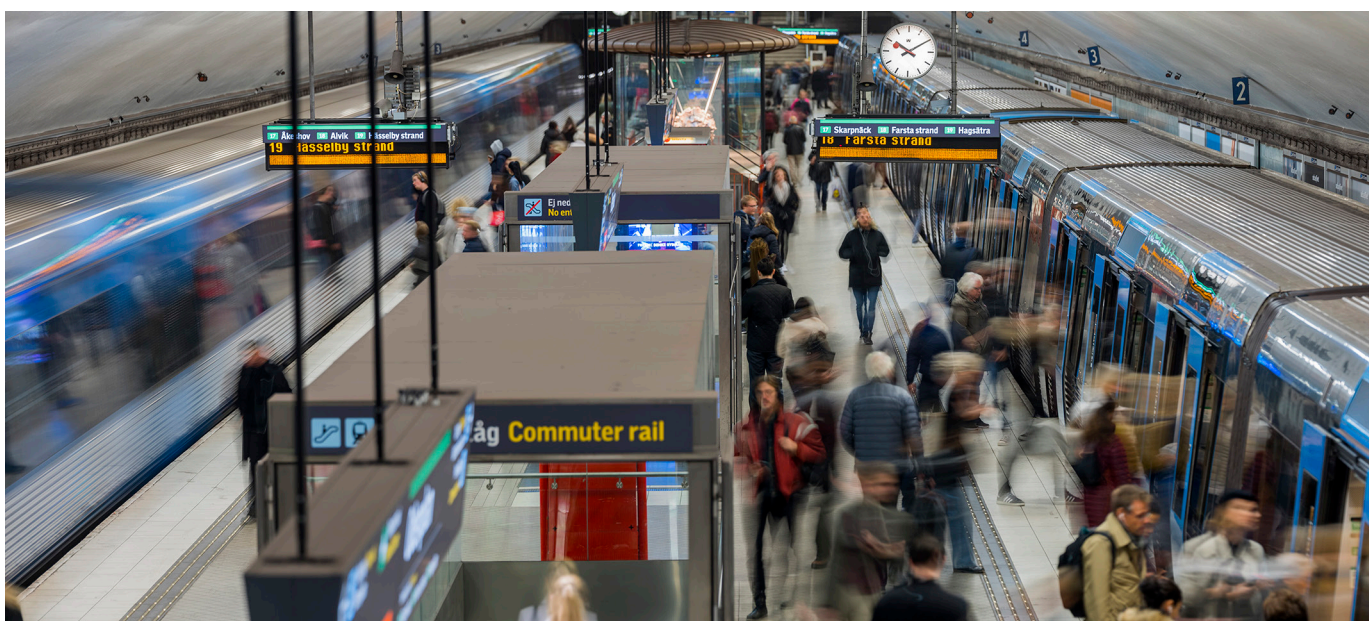
Stockholm och nordostkommunerna. I studien utvärderades flera olika kollektivtrafiklösningar för att öka kapaciteten. Att förlänga Roslagsbanan till city var den åtgärd som bedömdes ge störst nytta.

En del av Sverigeförhandlingen

Roslagsbanan till city var också en av de åtgärder som Sverigeförhandlingen förhandlade fram år 2017. Sverigeförhandlingen är ett initiativ från Sveriges regering för att bygga höghastighetsjärnväg i Sverige och få förbättrad kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i storstäderna.

En viktig del i Sverigeförhandlingen har varit att hitta lösningar där flera parter kan samarbeta och dela på finansieringen.

I avtalet om Roslagsbanan till city ingår också att kommunerna tillsammans ska bygga 29 000 bostäder. De parter som är med i Roslagsbanan till city är Region Stockholm, staten, Vallentuna kommun, Täby kommun, Österåkers kommun och Stockholms stad.



Resenärer på Odenplans tunnelbanestation.

Foto Gustav Kasiser

Roslagsbanan till city

Roslagsbanan har rustats upp under flera år för att öka säkerheten och göra det möjligt att köra tätare trafik. Genom att förlänga järnvägen genom en tunnel via Odenplan till T-Centralen blir resan till och från nordost dessutom snabbare och smidigare så att fler kan välja tåget i stället för bilen.

Roslagsbanan invigdes under sent 1800-tal och banans sträckning är väl anpassad till landskapets form. I takt med att resandet har ökat och behoven har förändrats har banan kontinuerligt moderniserats, bland annat har vissa sträckor byggts ut till dubbelspår.

Förlängningen till city förbättrar tillgängligheten mellan nordostkommunerna och centrala Stockholm samt stärker kapaciteten i kollektivtrafiksystemet. Förlängningen innebär även att en hårt belastad sträcka på tunnelbanans röda linje avlastas.

Tidigare samråd och utredningar

Inför kommande arbete med en lokaliseringsutredning hölls ett första samråd med allmänheten i januari 2021. Syftet med det samrådet var att informera om projektet och att inhämta allmänhetens synpunkter.

I lokaliseringsutredningen som genomfördes under 2022 studerades var och hur Roslagsbanan kan förlängas till city. Ett andra samråd med allmänheten hölls under maj-juni 2022. Det samrådet handlade även om hur förlängningen kan komma att påverka miljön.

I lokaliseringsutredningen studerades olika sträck-

ningar och stationer och utredningen låg till grund för beslut om val av lokalisering. Region Stockholm beslutade att gå vidare med ett alternativ som i utredningen benämndes Grön D, vilket innebär en sträckning via Universitetet och Odenplan till T-Centralen.

Sträckan till Odenplan utreds vidare

I det fortsatta utredningsarbetet med alternativ Grön D, där olika tekniska utredningar genomförts, har konstaterats att de spårlinjer som studerades inte är tekniskt genomförbara på sträckan mellan Universitetet och Odenplan. Det har därför varit nödvändigt att studera sträckan igen i syfte att hitta genomförbara lokaliseringsalternativ. Sträckan mellan Odenplan och T-Centralen är redan beslutad. Där kunde konflikter med undermarksanläggningar undvikas genom justeringar av spårlinjen inom den valda korridoren.

Samråd i april 2024

I april 2024 genomförs ett tredje samråd i syfte att inhämta synpunkter kring studerade alternativ för sträckan mellan Universitetet och Odenplan.

Inom ramen för lokaliseringsutredningen togs projektets ändamål fram. Ändamålen kan ses som det övergripande syftet med projektet.

Projektets ändamål

- Öka tillgängligheten mellan nordostsektorn och centrala Stockholm samt mellan nordostsektorn och regionala kärnor
- Bidra till att skapa ett tillförlitligt och kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem
- Bidra till ett socialt och miljömässigt hållbart transportsystem samt bidra till stadsutveckling med ett ökat bostadsbyggande

Förutsättningar i området

I området för den nya järnvägen finns höga natur- och kulturvärden. Här finns också ett mycket stort antal arbetsplatser, bostäder och populära besöksmål. Dessutom behöver hänsyn tas till bergförhållanden, grundvatten och annan infrastruktur som redan finns i området, både över och under mark.

Lokaliseringsalternativ för delsträckan Universitet och Odenplan studeras inom det sedan tidigare definierade utredningsområdet.

I området ingår delar av stadsdelarna Vasastaden och Östermalm. Här dominerar Stenstaden, med enhetliga gaturum, och fristående parker och kyrkor på höjder. Bebyggelsen har generellt ett mycket högt kulturhistoriskt värde.

Institutioner och landskap

I den norra delen av området finns Institutionsbältet med offentliga institutioner kopplade till sjukvård, undervisning, vetenskap och forskning och parklandskapet med öppna dalgångar och höjder.

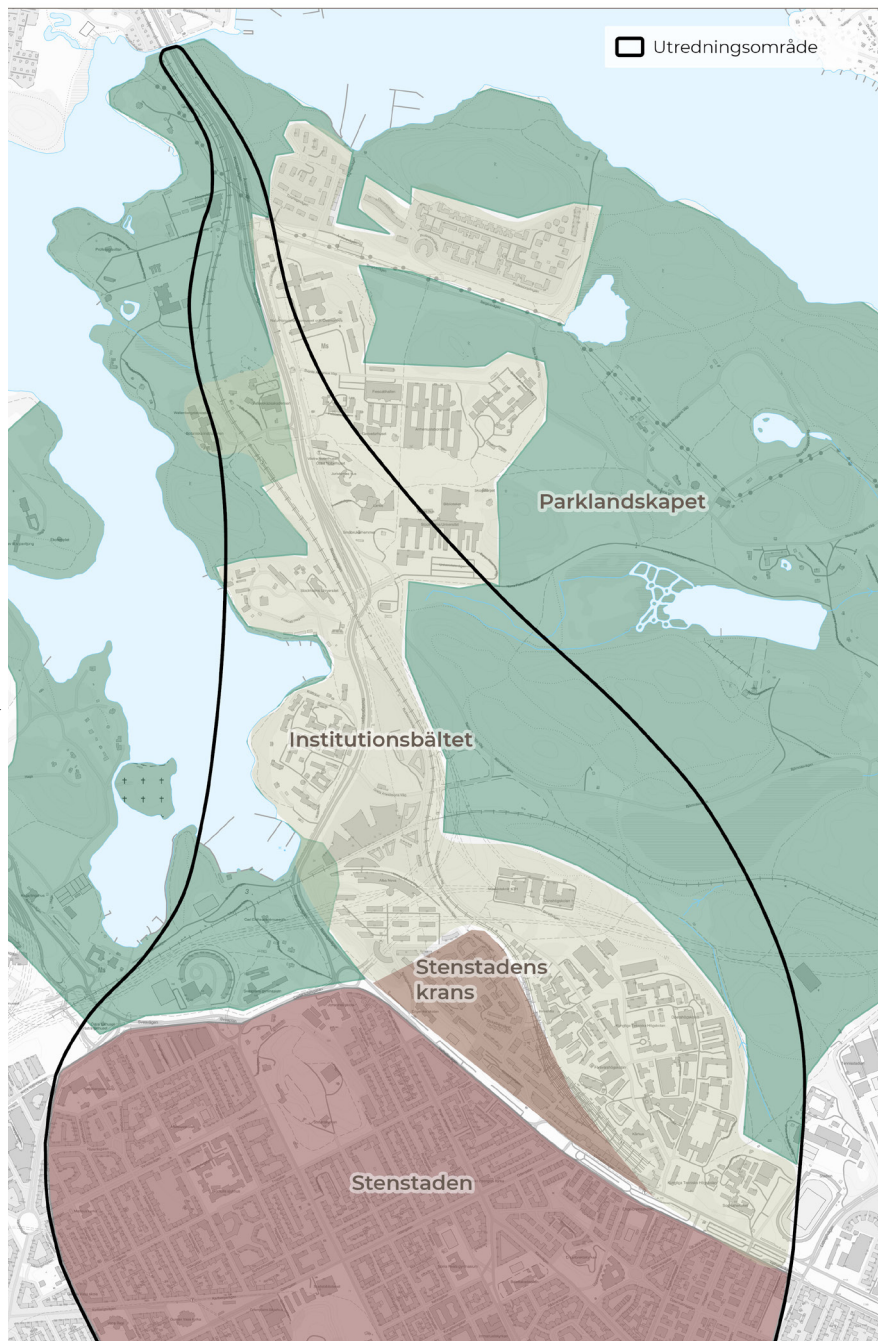
Här ligger Stockholms universitet och Kungliga Tekniska Högskolan, som är två av landets viktigaste högre lärosäten. Området är ett av regionens viktigaste arbetsplatser och ett offentligt rum för både invånare och besökare.

Här bor och arbetar många människor. I Vasastaden finns flera viktiga målpunkter och flera stora grund- och gymnasieskolor.

Infrastruktur i området

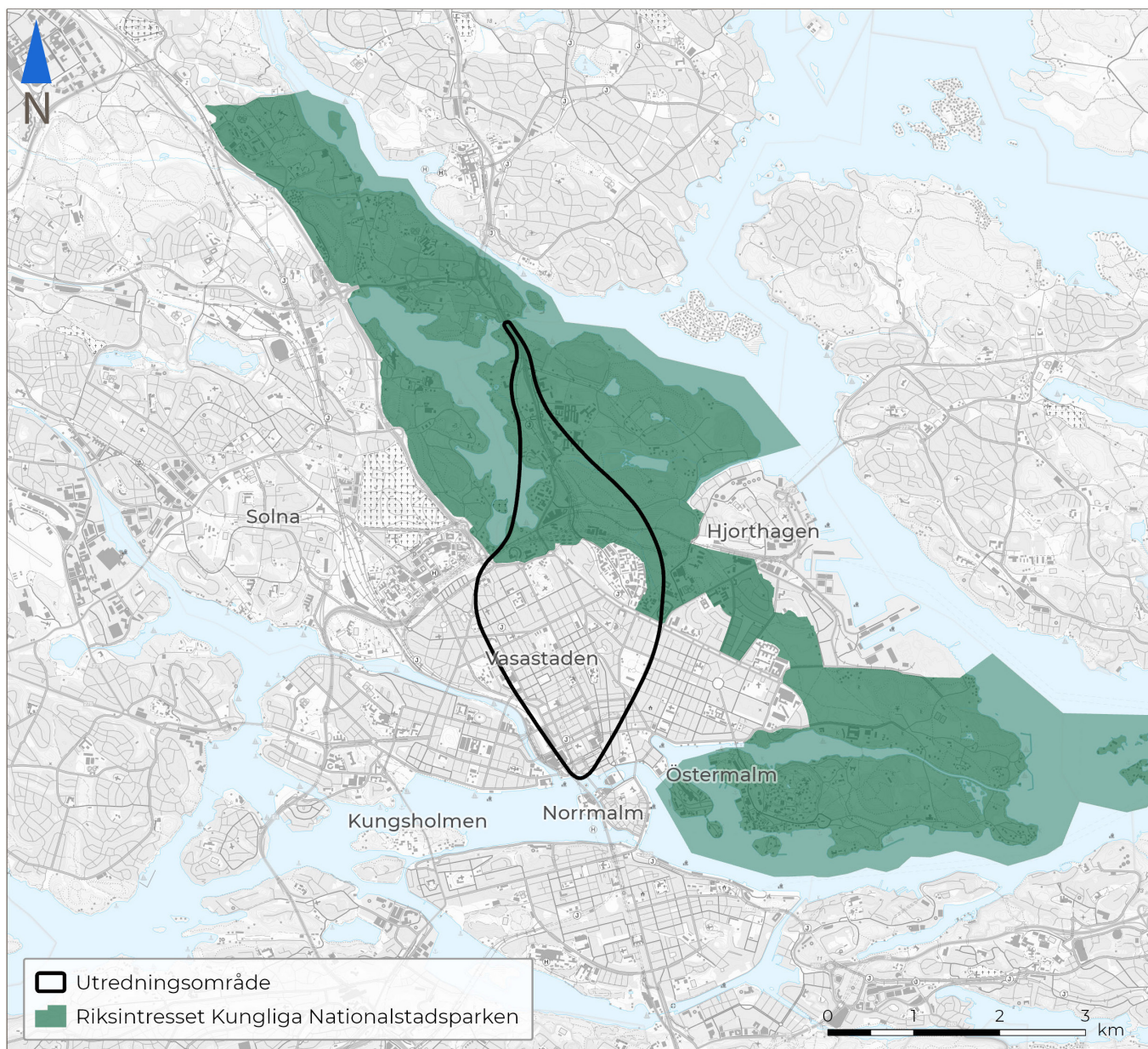
Inom området behöver sträckningen även anpassas efter bergförhållanden, naturvärden, samt befintlig infrastruktur som exempelvis tunnelbanan, Norra länken, Värtabanan och andra underjordsanläggningar.

I området ingår Kungliga Nationalstadsparken som breder ut sig som en grön oas. Här finns ett



Kartan visar utredningsområdets gränser och olika karaktärer.

unik historiskt landskap, sammanflätat av parker, historiska byggnader, skogar, öppna marker och stränder. Området är viktigt för rekreation och inrymmer populära besöksmål som Naturhistoriska riksmuseet och Bergianska trädgården.

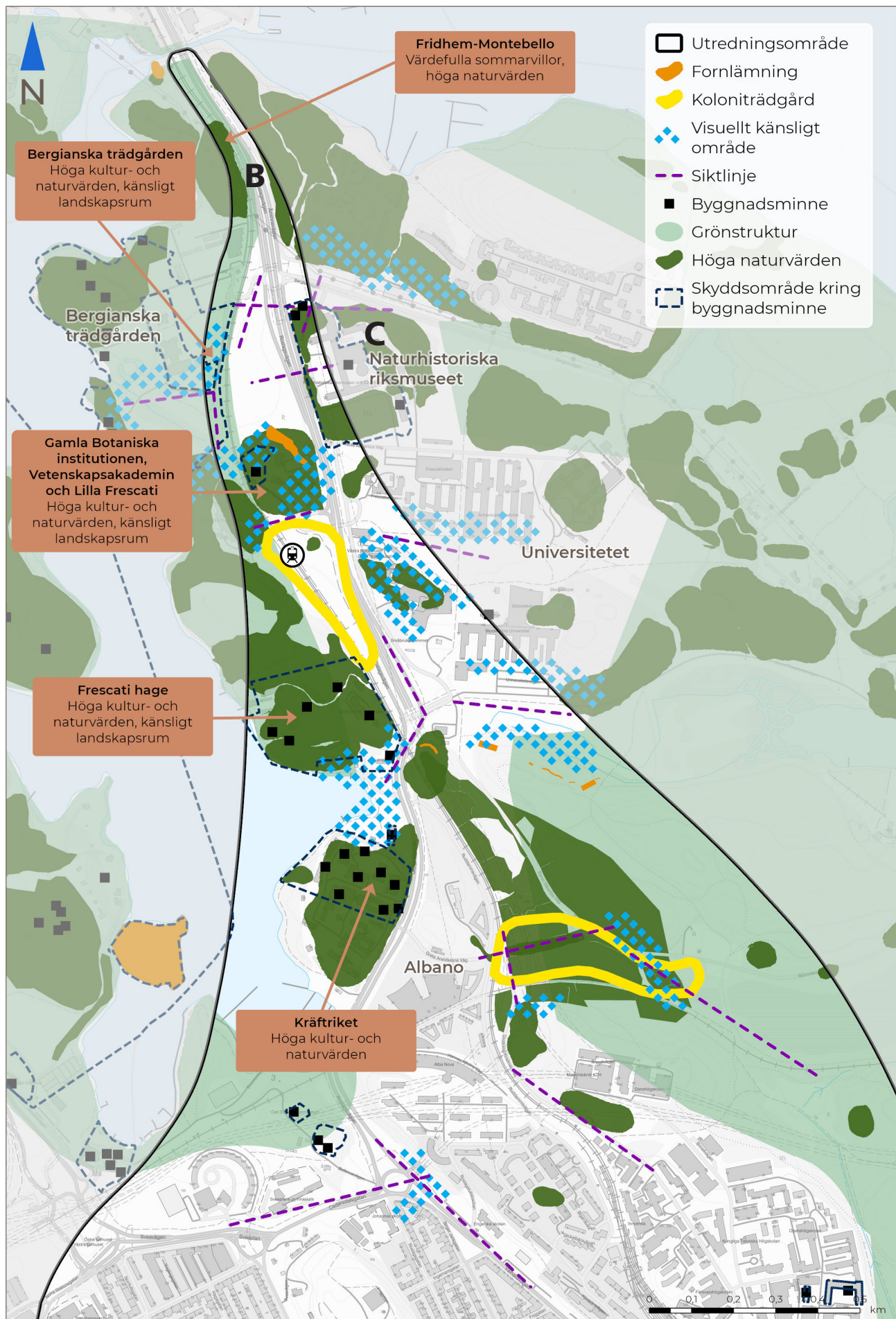


Kartan visar utredningsområdets gräns och utbredning för Riksintresset Kungliga Nationalstadsparken.

Riksintressen

I utredningsområdet finns det flera riksintressen som innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Områdena är skyddade i lagstiftningen Miljöbalken.

Områdets norra del ingår i riksintresset Kungliga Nationalstadsparken och riksintresse för friluftsliv. Hela området ingår också i riksintresse för kulturmiljövården. Roslagsbanan och andra vägar och järnvägar i området är också av riksintresse.



Objekt och områden som kan kräva särskild hänsyn.

Möjliga lokaliseringsalternativ för sträckan mellan Universitetet och Odenplan

Arbetet med att ta fram genomförbara alternativ har skett i flera steg tillsammans med berörda parter. Utredningsarbetet har resulterat i sju olika förslag på alternativ som bedöms vara intressanta att studera vidare.

Förslagen till lokaliseringsalternativ för delsträckan mellan Universitetet och Odenplan har tagits fram med hänsyn till övriga transportsystem, miljöförhållanden och bergtekniska förhållanden. I arbetet har sju olika alternativ studerats där varje alternativ innehåller en geografiskt avgränsad korridor och en övergång mellan markläge och tunnel.

De studerade alternativen B, C, F, G, H, K och L redovisas på sidorna 8-9. Bokstäver som saknas i ordningen är alternativ som avskrivits tidigare under processen då de inte bedömts genomförbara.

I kartorna illustrerar mörkare grön yta var järnvägen går i bergtunnel under mark. Streckad yta i ljusare grön illustrerar området där övergång mellan mark- och tunnelläge sker. I detta område kan alternativet ligga i markläge, på bro, nedsänkt läge i tråg eller i täckt betongtunnel. Exakt utformning har inte fastställts.

I kartan på sidan 6 redovisas områden längs befintlig Roslagsbana som kan kräva särskild hänsyn, beroende på var övergången mellan markläge och tunnel sker.



Foto Gustav Kaiser



Övergår från Roslagsbanans befintliga sträckning ovan jord till ny tunnel via ett tråg norr om Vetenskapsakademin. Alternativet innebär att en ny station Universitetet byggs i tråget norr om Vetenskapsakademin.



Övergår från Roslagsbanans befintliga sträckning direkt söder om station Universitetet till ny bergtunnel via ett tråg och betongtunnel.



Ansluter till befintlig Roslagsbana norr om Albano för att gå under jord i tunnel via ett tråg och betongtunnel. Alternativet passerar nära Värtabanan och några av Norra länkens tunnlar.



Ansluter till befintlig Roslagsbana söder om bron över Roslagsvägen för att gå österut på bank och därefter på bro. Strax söder om Värtabanan övergår alternativet i bergtunnel.



Ansluter till befintlig Roslagsbana söder om bron över Roslagsvägen. Alternativet fortsätter öster om befintlig Roslagsbana för att sedan, via ett tråg och betongtunnel, gå under jord i bergtunnel.



Ligger i befintlig Roslagsbanas sträckning från bron över Roslagsvägen fram till i höjd med Albano. Övergången till bergtunnel sker i höjd med Värtabanan, via tråg och betongtunnel.



Ansluter till befintlig Roslagsbana söder om bron över Roslagsvägen. Alternativet går sedan väster om befintlig Roslagsbana och går ner i bergtunnel norr om Albano.

Teckenförklaring

-  Spår i markläge/bro/tråg/betongtunnel
-  Spår i bergtunnel
-  Station

Ny tunnel med hänsyn till omgivningen

Förlängningen av Roslagsbanan till city kommer till största del att gå i tunnel. Det är önskvärt att i så stor utsträckning som möjligt bygga tunnlar och stationer i berg. Berget i området bedöms i huvudsak vara av god kvalitet men det finns kortare passager och zoner med sämre bergkvalitet.

Det är stor konkurrens om utrymmet under mark i centrala Stockholm, och många andra anläggningar att ta hänsyn till, som till exempel tunnelbanan och Norra länken.

Själva tunneln har begränsad påverkan på miljön ovan mark men den kan påverka på annat sätt.

En tunnel kan till exempel förändra grundvattennivåer vilket kan orsaka sättningar i byggnader och andra anläggningar. Den framtida tågtrafiken kan ge upphov till stomljud och vibrationer, som i sin tur kan upplevas störande för människor som vistas i byggnader ovanpå tunneln. Med olika anpassningar och åtgärder kan påverkan undvikas eller minimeras.

Där Roslagsbanan övergår från befintlig sträckning ovan mark till tunnel kan den omgivande miljön påverkas. Läget för övergången måste därför anpassas så att påverkan blir så liten som möjligt.



Tunnellarbeten för nya tunnelbanan i Högdalen.

Foto Region Stockholm

Påverkan under byggtiden

När vi bygger ny järnväg behöver ytor tillfälligt tas i anspråk. Etableringsytor används för byggbodar, materialupplag och uppställning av maskiner. Arbetstunnlar kommer att behövas för in- och uttransporter av material och maskiner under byggandet av stationer och tunnlar. Transporter av maskiner och material till och från bygget sker i möjligaste mån på större vägar. Vid val av platser för etableringsytor, arbetstunnlar och

transportvägar tas hänsyn till närboende och den omgivande miljön. Trots hänsynstaganden kommer utbyggnaden att innebära vissa störningar. För att minska störningar under byggskedet kan åtgärder komma att behövas.

Byggskedet ligger en bit in i framtiden men det är viktigt att redan nu börja planera så att genomförandet blir så bra som möjligt.



Planskild korsning med ett av Roslagsbanans nya tåg.

Foto Region Stockholm

Planering för Roslagsbanan till city

Samråd är en del i lagstadgad process för byggande av järnväg och är till för att ge information om projektet samt att ge berörda möjlighet att påverka för att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt.

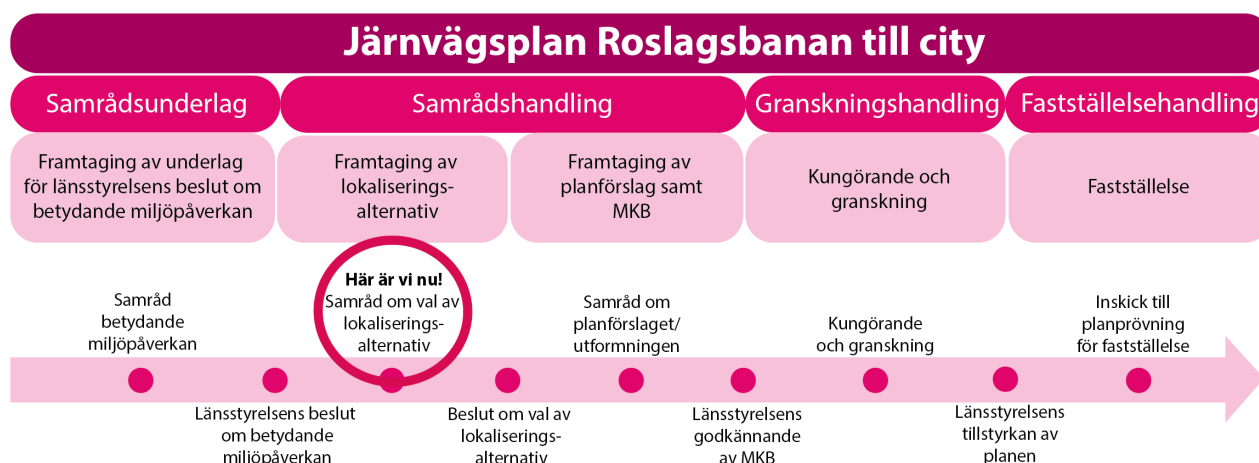
Syftet med detta samrådstillfälle är att ge information om utredningsarbetet och att inhämta synpunkter inför val av lokalisering för sträckan mellan Universitetet och Odenplan.

Vad händer sen?

Efter samrådet fortsätter utredningsarbetet med de aktuella förslagen. Under hösten 2024 planeras för ett beslut om val av lokalisering för Roslagsbanan till city, avseende delsträckan Universitetet – Odenplan.

Den valda lokaliseringen studeras sedan vidare, tillsammans med hela sträckningen för Roslagsbanan till city. Ett planförslag tas fram som visar en mer detaljerad utformning för tunnlar och stationer samt var övergång kan ske mellan marknivå och tunnel. Mer utförliga effekter och konsekvenser kommer då att redovisas för planförslaget tillsammans med en tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Fler samråd kommer att hållas innan vi har ett slutligt förslag på järnvägsplan.

Järnvägsplanen ställs sedan ut för granskning. Därefter ska länsstyrelsen yttra sig innan den slutligen fastställs av Trafikverket. När planen är fastställd kan vi gå vidare och börja bygga. Parallellt med järnvägsplanen pågår arbete med tillståndsansökningar.



Vi vill veta vad du tycker!

Lämna dina synpunkter via vårt formulär på webben:
regionstockholm.se/samradrbc

Det går också bra att skicka e-post till:
samrad.rbc@regionstockholm.se

eller på papper till: Region Stockholm
 Trafikförvaltningen
 Lindhagensgatan 100
 105 73 Stockholm

Skriv "TN 2022-0415 Samråd lokaliseringsutredning Norr Roslagsbanan till city" i ämnesraden eller på kuvertet.

Insända synpunkter blir offentliga handlingar och personuppgifter hanteras i enlighet med Dataskyddsförordningen (GDPR).

Lämna dina synpunkter senast den 28 april 2024



Tyck till om...

Alternativens olika sträckningar.

Förslag till lägen för övergång mellan marknyttan och tunnel.

Ge oss gärna information som du anser viktig för vår fortsatta planering.