

Tyck till om Roslagsbanan till city!

Nu genomförs samråd inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan för Roslagsbanans förlängning till city.

Du kan lämna dina synpunkter under perioden 27 maj – 27 juni 2022.



Foto: Gustav Kaiser

Syftet med samrådet är att informera om den planerade utbyggnaden och att inhämta synpunkter inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan.

Kollektivtrafik för en växande region

Fler människor väljer att bo och vistas i Stockholmsregionen, vilket ökar behovet av bostäder och en väl fungerande kollektivtrafik. Förlängningen av Roslagsbanan till city är en åtgärd för att möta behovet hos de växande kommunerna i nordostsektorn.

Det finns brister i regionens transportsystem, som exempelvis otillräcklig kapacitet och begränsad tillgänglighet mellan vissa områden. Dessa brister förstärks ytterligare med den starka befolkningstillväxt som beräknas ske. Regionens befolkning bedöms öka med nästan 50 procent till år 2050, där nordostkommunerna står för en betydande del.

Några av transportsystemets brister finns på Roslagsbanan. Restiderna mellan nordostkommunerna och centrala Stockholm är långa, där ett byte krävs vid Stockholms östra till tunnelbanans röda linje. Det gör att tunnelbanan är tungt belastad på sträckan mellan Tekniska Högskolan och T-centralen. Till år 2050 beräknas resandet på Roslagsbanan mer än fördubblas, vilket förstärker problemen om ingen åtgärd görs.

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. Roslagsbanan till city var den av de studerade åtgärderna som bedömdes ge störst nytta.

Roslagsbanan till city var också en av de åtgärder som Sverigeförhandlingen förhandlade fram år 2017 för att möta det ökade behovet av bostäder och en förbättrad kollektivtrafik i regionen.

De parter som slutit avtal om utbyggnaden av Roslagsbanan till city i Sverigeförhandlingen är: staten, Region Stockholm, Stockholms stad samt nordostkommunerna Österåker, Vallentuna och Täby. Genom avtalet har kommunerna bland annat åtagit sig att tillsammans bygga cirka 29 000 bostäder.



Foto: Region Stockholm

Roslagsbanan till city

För att möta behovet av kollektivtrafik mellan nordostsektorn och centrala Stockholm föreslås en utbyggnad av Roslagsbanan till city. Utöver förlängningen till city behövs även åtgärder på befintlig bana. Tillsammans ger de den kapacitetsförstärkning och förbättring av tillgänglighet som behövs.

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.

För att möta kapacitetsbehovet behövs, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på den befintliga Roslagsbanan. Sådana åtgärder kan bland annat vara utbyggnad till dubbelspår på vissa sträckor som idag har enkelspår, plattformsförlängningar och ny depå för att hantera fler tåg. Dessa åtgärder omfattas dock inte av detta samråd och befinner sig i ett tidigt planeringsskede.

Förlängningen av Roslagsbanan kommer till största del att gå i en tunnel under centrala Stockholm. Nu genomförs en lokaliseringsutredning som studerar hur och var Roslagsbanan kan förlängas till city. Utredningen ska ligga till grund för beslut om val av lokalisering för sträckning och stationer.

Lokaliseringsutredningen är en del av en formell och lagstyrd process. När val av lokalisering är gjord inriktas arbetet på utformning av den valda

lokaliseringen. Under hela processen pågår samråd där vi kommunicerar med berörda intressenter, både allmänheten, myndigheter och övriga berörda aktörer.

Ett första samråd med allmänheten hölls i januari 2021. Syftet med det samrådet var att informera om projektet och att hämta in allmänhetens synpunkter inför kommande arbete med lokaliseringsutredningen.

Ändamålen med Roslagsbanan till city är att:

- 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.



Foto: Gustav Kaiser

Förutsättningar i utredningsområdet

Arbetet med lokaliseringsutredningen genomförs i flera steg och inleds med att definiera ett utredningsområde där förutsättningar för möjliga sträckningar studeras.

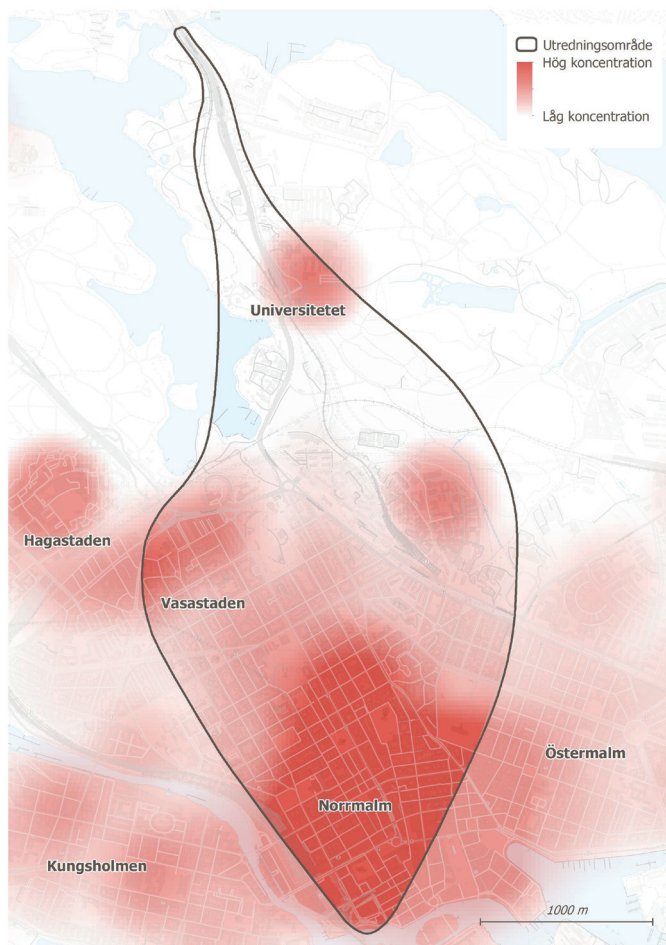
Utredningsområdet har avgränsats till att innefatta området från Ålkistan i norr till Stockholms central i söder. I väst går gränsen vid station Odenplan och i öst vid Stockholms östra.

I södra delen av utredningsområdet ingår stadsdelarna Vasastaden, Norrmalm och Östermalm. Här dominerar Stenstaden, med enhetliga gaturnum, och fristående parker och kyrkor på höjder. Bebyggelsen har generellt ett mycket högt kulturhistoriskt värde.

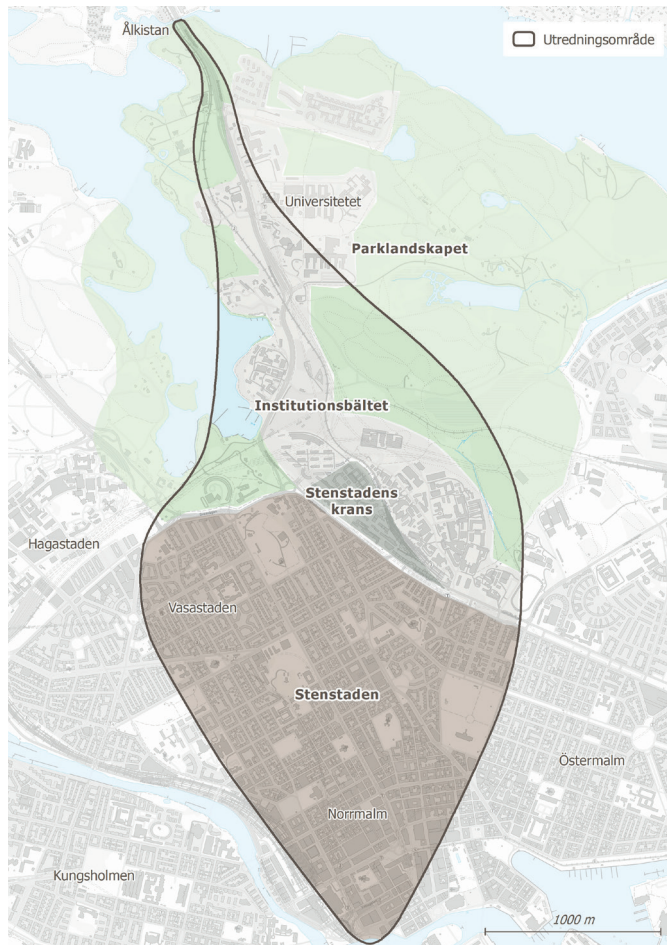
Området är en av regionens viktigaste arbetsplatsområden och ett offentligt rum för både invånare och besökare. Här bor och arbetar många människor.

I cityområdet, Norrmalm, finns ett intensivt folkliv och många målpunkter i form av arbetsplatser, service- och kulturinstitutioner samt nöjesetablissemang. Här finns även Stockholms centralstation som är en knutpunkt för regional kollektivtrafik samt buss- och tågtrafik till hela landet.

I Vasastaden finns flera viktiga målpunkter som Stadsbiblioteket, Sabbatsbergs sjukhus och Vanadis- och Vasaparken. Här finns även Sveriges näst största kollektivtrafikhud, Odenplan, som passeras av tunnelbana, pendeltåg och buss. I västra delen av området växer en ny stadsdel fram, Hagastaden, som sammanbinder Vasastaden med institutions- och sjukhusområdet Karolinska i Solna. Både på Norrmalm och i Vasastaden finns det flera stora grund- och gymnasieskolor.



Koncentration av bostäder och arbetsplatser i utredningsområdet.



Utredningsområdet har delats in i karaktärer som bygger på Stockholms stads stadsbyggnadskaraktärer.

I norra delen av utredningsområdet 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 ett par av landets viktigaste högre lärosäten.

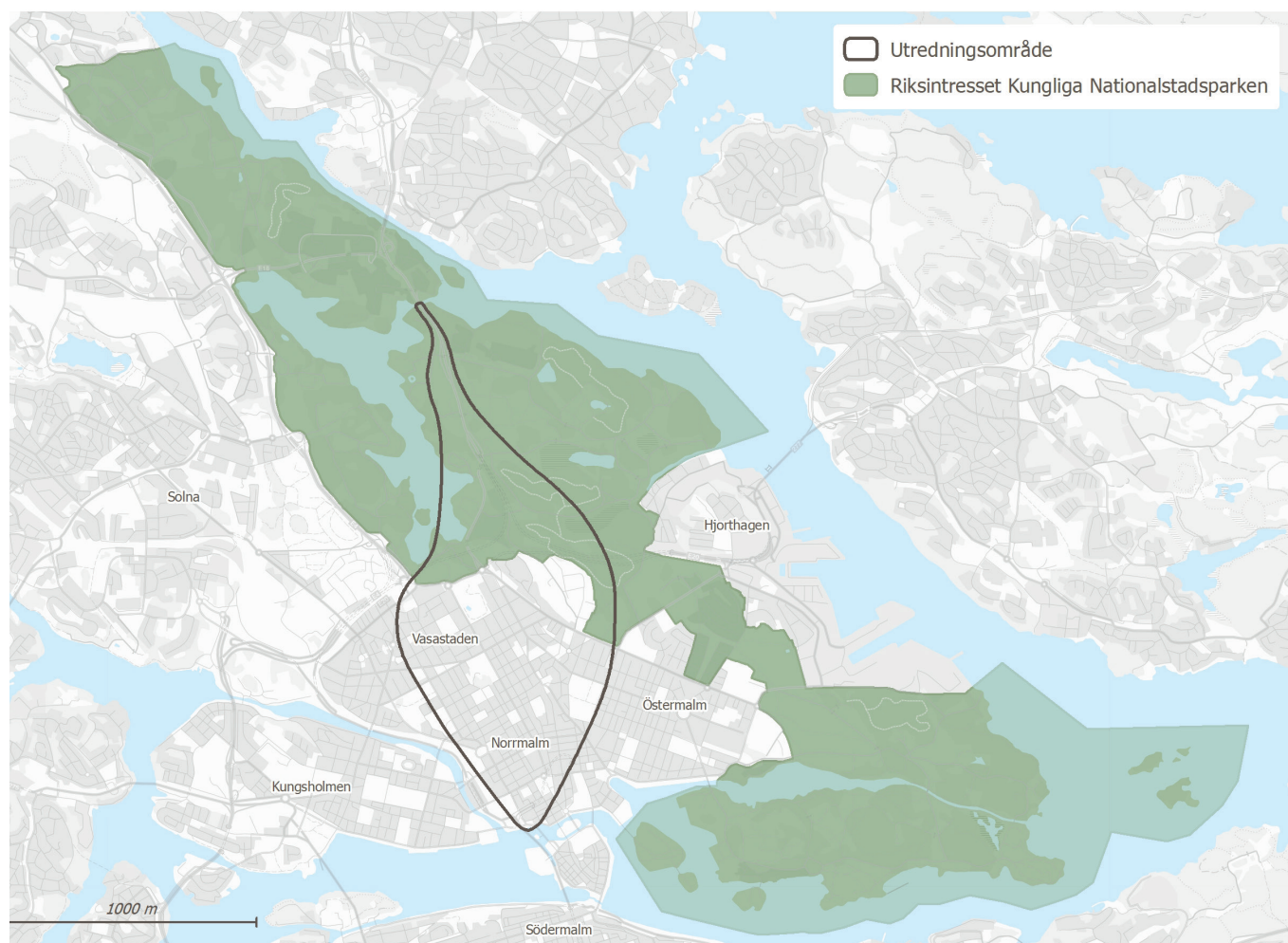
Den norra delen av området ingår i Kungliga Nationalstadsparken som breder ut sig som en grön oas. Här finns ett unikt historiskt landskap, sammanflätat av parker, historiska byggnader, skogar, öppna marker och stränder. Området är populärt för rekreation och inrymmer populära besöksmål som Naturhistoriska riksmuseet och Bergianska trädgården.

Roslagsbanan stannar vid station Universitetet och har sin slutstation vid Stockholms östra. 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.

Riksintressen

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



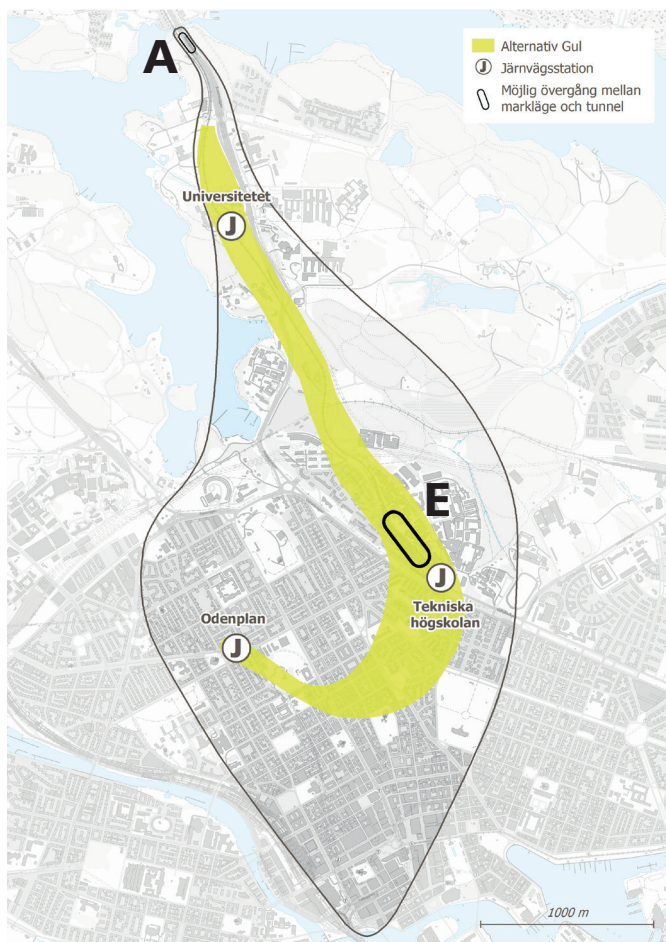
Utbredning för Riksintresset Kungliga Nationalstadsparken.

Möjliga sträckningar och stationer

Arbetet med att ta fram möjliga sträckningar och stationer har skett i flera steg tillsammans med berörda parter. Utredningsarbetet har resulterat i tre alternativ för Roslagsbanans förlängning till city som bedöms vara intressanta att studera vidare.

Alternativen (sträckningar och stationer) för Roslagsbanans förlängning till city har tagits fram med hänsyn till bland annat; var människor bor och arbetar, var de reser, övriga transportsystem, miljöförhållanden och bergtekniska förhållanden

Viktiga målpunkter har identifierats i utredningsområdet. Därefter har flera olika alternativ för sträckningar och stationer tagits fram baserat på målpunkterna. Fyra alternativ har bedömts vara intressanta att gå vidare med. För dessa har en översiktlig utvärdering gjorts av för- och nackdelar vilket resulterat i att Alternativ Gul (Universitetet-Tekniska Högskolan-Odenplan) har valts bort. Alternativet bedöms ha en låg resenärsnytta i kombination med en relativt hög kostnad. Den låga resenärsnyttan beror framförallt på att alternativet inte går till T-centralen utan stannar vid Odenplan.



Bortvalda alternativ.

Alla resenärer som ska till centrala Stockholm behöver därför byta för att komma vidare.

I nuläget finns tre alternativ kvar:

Alternativ Grön

Alternativ Grön innebär en västlig sträckning via Universitetet och Odenplan till T-Centralen. Befintlig Roslagsbana i markläge går ner i tunnel vid läge B, C eller D. Östra station läggs ner. Alternativet har en hög resenärsnytta med bytesmöjligheter vid Odenplan och T-centralen. Många målpunkter nås inom stationernas närområden.

Alternativ Orange

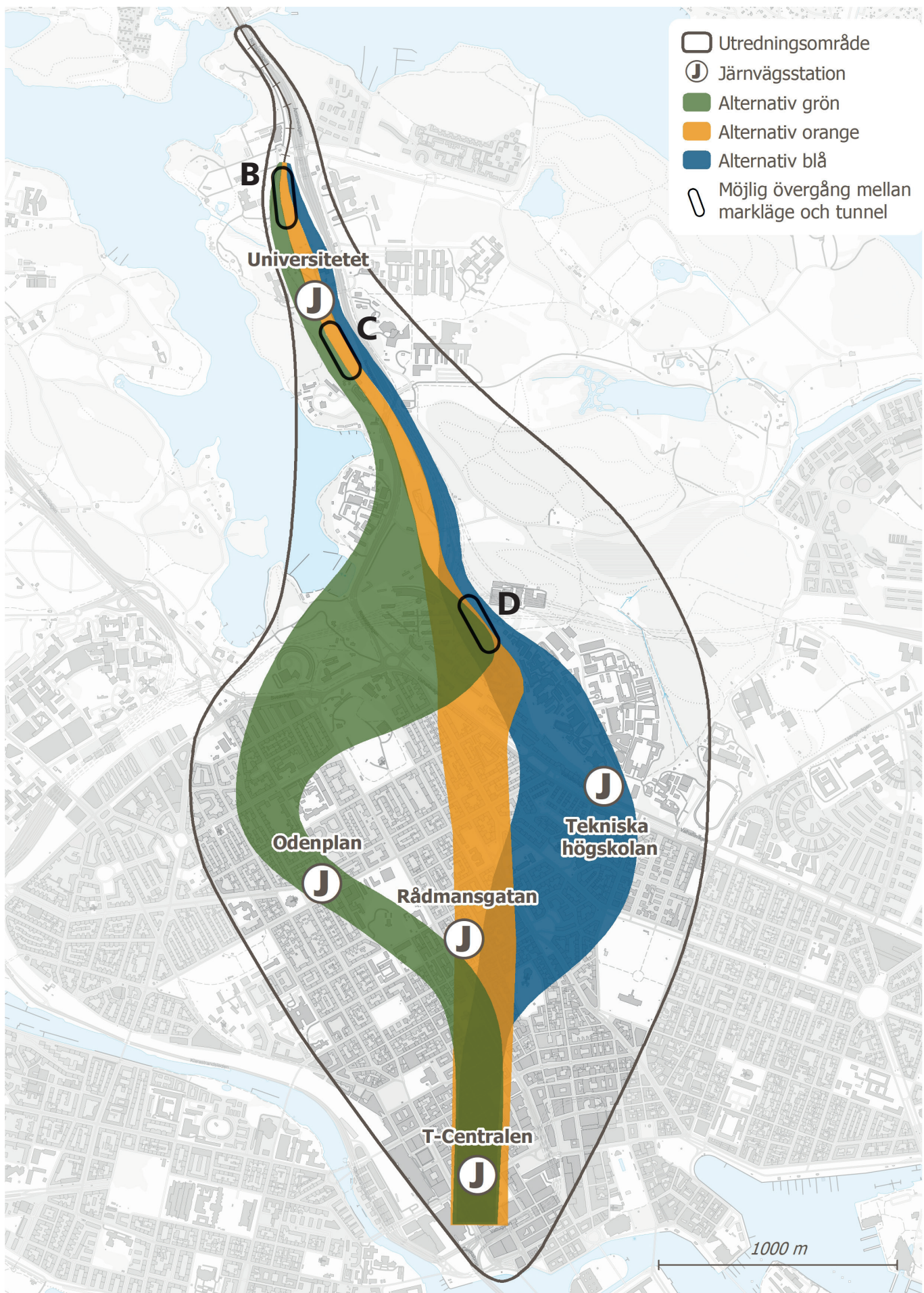
Alternativ Orange innebär en central sträckning från Universitetet till T-Centralen med en ny station vid Rådmansgatan. En direktlinje utan station vid Rådmansgatan är också möjlig. Befintlig Roslagsbana i markläge går ner i tunnel vid läge B, C eller D. Östra station läggs ner. Alternativet har en relativt hög resenärsnytta med bytesmöjligheter vid T-centralen. Många målpunkter nås inom stationernas närområden.

Alternativ Blå

Alternativ Blå innebär en östlig sträckning från Universitetet till T-Centralen via Tekniska högskolan. Östra station ersätts av en ny station under mark, Tekniska högskolan. Befintlig Roslagsbana i markläge går ner i tunnel vid läge B, C eller D. Alternativet har en relativt hög resenärsnytta med bytesmöjligheter vid Tekniska högskolan och T-centralen. Många målpunkter nås inom stationernas närområden.

För samtliga alternativ gäller att en slutlig sträckning kan rymmas inom de föreslagna korridorerna, exakt läge behöver dock studeras vidare i nästa utredningsskede. För samtliga alternativ uppskattas restiden mellan station Universitetet och Centralen bli cirka fem minuter. Utan uppehåll vid Rådmansgatan i Alternativ Orange blir restiden ett par minuter kortare.

De stationer som ingår i alternativen bedöms täcka det resandebehov som finns längs sträckningarna. Andra stationer har också studerats, men nyttan av fler stationer bedöms än så länge som osäker och behöver studeras vidare i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen. I utredningen har också andra lägen för övergång mellan bana ovan jord och tunnel studerats. Två lägen, A och E, har valts bort på grund av att spårlinjen blir för brant.



Aktuella alternativ.

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.

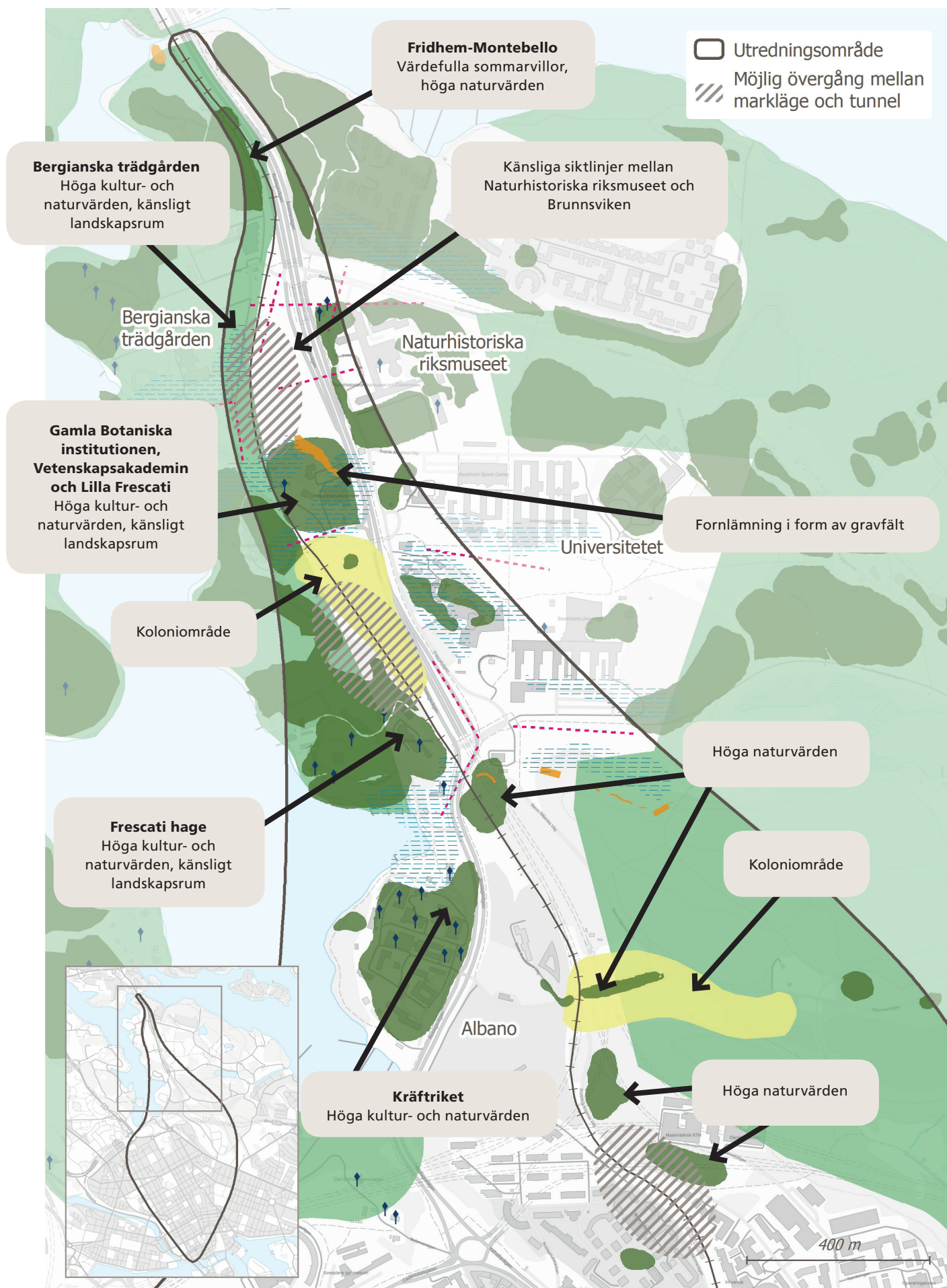
Det är stor konkurrens om utrymmet under mark i centrala Stockholm, och många andra anläggningar att ta hänsyn till, som till exempel tunnelbanan och Norra länken.

Själva tunneln har begränsad påverkan på miljön ovan mark men den kan påverka på annat vis. En tunnel kan till exempel förändra grundvattennivåer vilket kan orsaka sättningar i byggnader och andra anläggningar. Den framtida tågtrafiken kan ge upphov till stömljud 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 miljö påverkas. Läget för övergången måste därför anpassas så att påverkan blir så liten som möjligt. I kartan på nästa sida redovisas områden längs befintlig Roslagsbana som kan kräva särskild hänsyn.



Illustration av tunnel under mark.



Objekt och områden som kan kräva särskild hänsyn.

Under byggskedet behövs etableringsytor, arbetstunnlar och transportvägar

Vid byggandet av ny järnväg behöver ytor tillfälligt tas i anspråk.

Etableringsytor används för byggbodar och för att ställa upp maskiner och liknande. Arbetstunnlar kommer att behövas när stationer byggs och för att transportera bort bergmaterial från tunneln. 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 stor hänsyn till närboende och den omgivande miljön.

Trots hänsynstaganden kommer utbyggnaden att innebära vissa störningar. För att minska störningar under byggskedet kommer åtgärder att genomföras. Det kan till exempel innebära att vissa störande arbeten inte får utföras under vissa tider på dygnet eller vissa dagar.

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

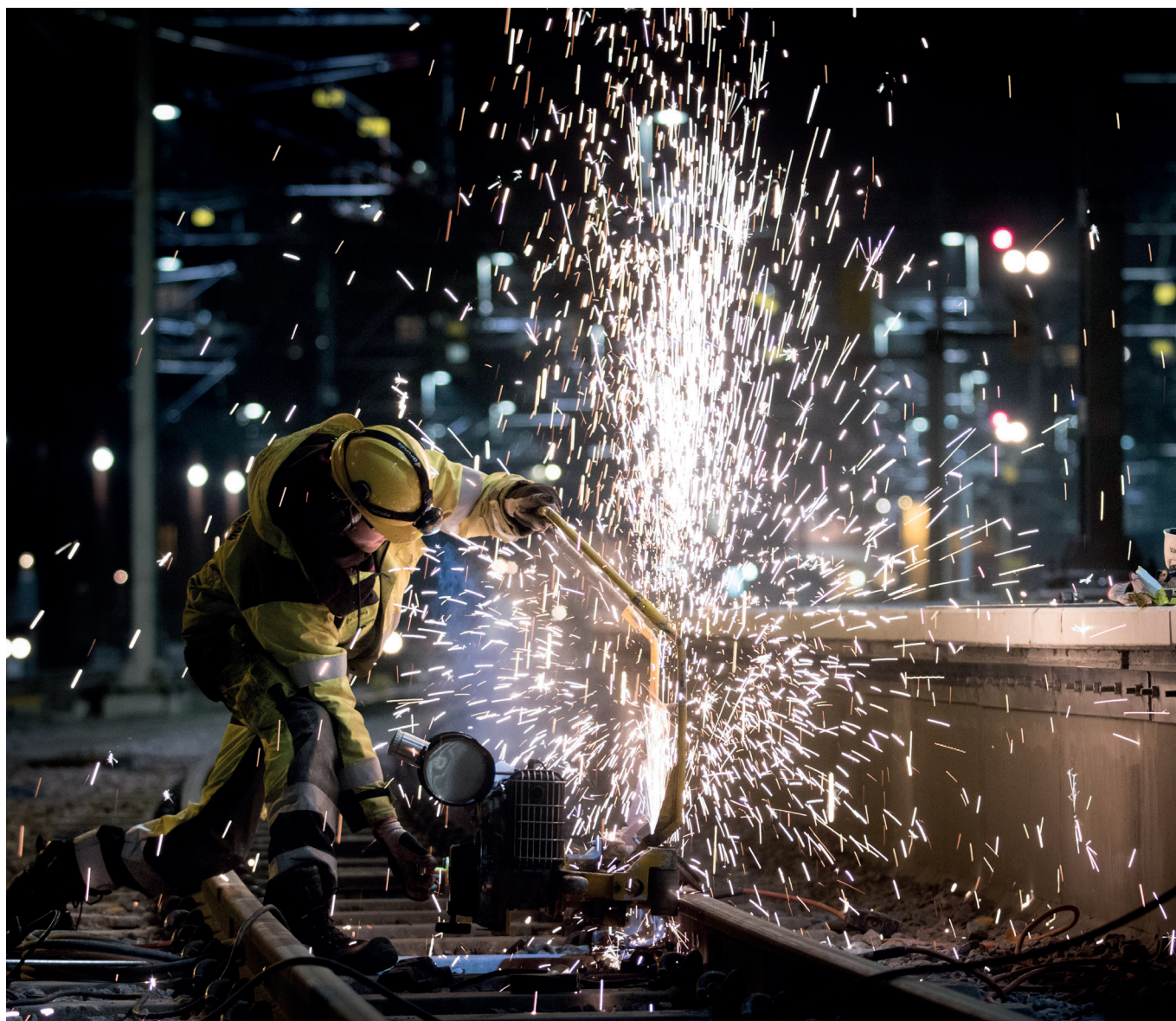


Foto: Region Stockholm

Planering för Roslagsbanan till city

Varför samråder vi?

Samråd är en del i lagstadgad process för byggande av järnväg och syftar till 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 och inför beslut om betydande miljöpåverkan.

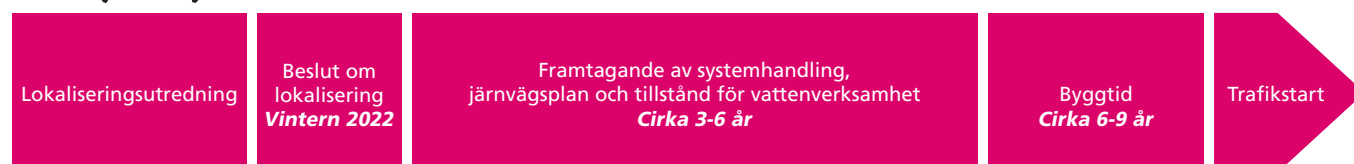
Vad händer sen?

Efter samrådet fortsätter utredningsarbetet med de aktuella alternativen. Under vintern 2022 planeras för ett beslut om val av lokalisering.

Den valda lokaliseringen studeras sedan vidare i en järnvägsplan där ett planförslag tas fram som visar en mer detaljerad utformning för såväl tunnlar och stationer samt där övergång kan ske mellan marknivå och tunnel. Mer utförliga effekter och konsekvenser kommer då att redovisas för planförslaget och eventuellt kommer också en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram.

Under processen med framtagande av planförslag kommer fler samråd att hållas.

Framtagen järnvägsplan ställs sedan ut för granskning. Därefter ska länsstyrelsen yttra sig över järnvägsplanen innan den slutligen fastställs av Trafikverket. Det är först när planen är fastställd som en byggnation kan påbörjas.



Här är vi nu!

Tyck till om...

- Alternativ Grön, Orange eller Blå (sträckningar och stationer).
- Förslag till lägen för övergång mellan markyta och tunnel.
- PM Betydande miljöpåverkan (BMP).
- Ge oss gärna information som du anser är viktig för vår fortsatta planering.

Välkommen till deltagande av samråd inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan för Roslagsbanan till city!

Lämna dina synpunkter på samrådsmaterialet senast 27 juni 2022! Synpunkter kan lämnas skriftligt enligt något av följande val:

Via samrådets webbplats; <https://www.regionstockholm.se/samradrbc>

Via E-post till; samrad.rbc@regionstockholm.se

Via Fysisk post till; Region Stockholm
Trafikförvaltningen
Lindhagensgatan 100
105 73 Stockholm

Märk ärendet med ”TN 2022-0415 Samråd lokaliseringsutredning Roslagsbanan till city”

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

Vad
tycker du?