

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2022-12-05

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0415

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Projekt Roslagsbanan till city

Samrådsredogörelse gällande val av lokalisering

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@region.stockholm.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
<https://www.regionstockholm.se/>

Besök oss: Lindhagensgatan 100. Kommunikationer: Stadshagen/Thorildsplan

Sammanfattning

Denna samrådsredogörelse avser lokaliseringsutredningen för Roslagsbanan till city. I dokumentet beskrivs genomförda samråd, samrådsmöten som har hållits sedan projektets start samt inkomna synpunkter med Region Stockholms kommentarer.

Samråd är en fortlöpande process som pågår i flera steg och på olika sätt under hela planläggningsprocessen fram till granskningen av järnvägsplanen. Under arbetet med lokaliseringsutredningen har bland annat ett stort antal möten med berörda genomförts samt två större allmänna samrådstillfällen hållits. Vid allmänna samrådstillfällen har en bredare krets av berörda och allmänhet beretts möjlighet att lämna synpunkter.

Ett första allmänt samrådstillfälle hölls mellan 15 januari och 8 februari 2021. Inkomna synpunkter från detta är sammanställda i samrådsredogörelse för tidigt samråd (2021). Det andra allmänna samrådstillfallet genomfördes mellan 27 maj och 27 juni 2022. Syftet med samrådstillfallet var att få in synpunkter inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan.

Under andra samrådstillfallet inkom drygt 1 300 synpunkter. Majoriteten av synpunkterna var i form av ställningstagande för ett av utredningsalternativen. Många synpunkter kom även in rörande Stockholms östra station, utredningsarbetet samt egna förslag på utredningsalternativ. Synpunkter berörde även frågor som ligger utanför projektet, till exempel åtgärder eller förvaltningsfrågor kring befintlig bana, förlängning av Roslagsbanan norrut, förlängning av tunnelbanan norrut samt övriga frågor om kollektivtrafiksystemet.

Ett flertal synpunkter kom även in från berörda myndigheter, kommuner, organisationer, föreningar och övriga intressenter. Majoriteten av dessa synpunkter innebar ställningstagande för respektive utredningsalternativ. Stockholms stad och kommunerna Täby, Österåker och Vallentuna förordar alternativ Grön. Polismyndigheten, Trafikverket, Storstockholms brandförsvär och flertal andra kom in med synpunkter kring aspekter som är viktiga att beakta i fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Under arbetet med lokaliseringsutredningen har också samrådsmöten genomförts löpande med berörda kommuner, myndigheter, föreningar och övriga intressenter. Under våren 2022 genomfördes även ett separat samrådstillfälle med berörda anläggningsägare.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2022-12-05

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0415

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

De synpunkter som kommit in under arbetet med lokaliseringsutredningen visar på ett stort engagemang och intresse för projektet. Synpunkterna berör många aspekter, har stor bredd och kommer att utgöra ett värdefullt underlag inför valet av lokalisering.

Innehåll

1	INLEDNING OCH SYFTE	6
2	SAMRÅD GÄLLANDE VAL AV LOKALISERING	7
2.1	ALLMÄNT SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN OCH ENSKILDA SOM KAN BLI SÄRSKILT	
BERÖRDA		7
2.1.1	För förlängning av Roslagsbanan till city	8
2.1.2	Emot förlängning av Roslagsbanan till city	8
2.1.3	Förordande av alternativ	11
2.1.4	Förordande av alternativ Grön	11
2.1.5	Förordande av alternativ Orange	12
2.1.6	Förordande av alternativ Blå	13
2.1.7	Förordande av alternativ Gul	15
2.1.8	Lokalisering av övergång till ny tunnel	15
2.1.9	Station Universitet	17
2.1.10	Station Stockholms östra	17
2.1.11	Station Rådmansgatan	18
2.1.12	Station Odenplan	18
2.1.13	Station T-Centralen	19
2.1.14	Station Albano	19
2.1.15	Egna förslag på utredningsalternativ	20
2.1.16	Samrådsmaterial	22
2.1.17	Fortsatt arbete	22
2.1.18	Resandeprognoser	23
2.1.19	Kapacitet	23
2.1.20	Spårutformning	25
2.1.21	Trafikupplägg på Roslagsbanan	25
2.1.22	Förvaltning av befintlig Roslagsbana	26
2.1.23	Stationer på Roslagsbanan	27
2.1.24	Andra förlängningar av Roslagsbanan	27
2.1.25	Förlängning av tunnelbanans röda linje norrut	29
2.1.26	Övrigt om kollektivtrafik, pendlarparkeringar och vägnät	30
2.2	SAMRÅD MED BERÖRDA MYNDIGHETER, KOMMUNER OCH ORGANISATIONER	32
2.2.1	Stockholms stad	32
2.2.2	Danderyds kommun	33
2.2.3	Täby kommun	35
2.2.4	Österåkers kommun	37
2.2.5	Vallentuna kommun	37
2.2.6	Trafikverket	38
2.2.7	Polismyndigheten	40
2.2.8	Storstockholms brandförsvaret	42
2.2.9	Strålsäkerhetsmyndigheten	44

2.2.10	Statens fastighetsverk.....	45
2.2.11	Svenska kraftnät	46
2.2.12	MTR.....	47
2.2.13	Naturhistoriska riksmuseet.....	48
2.2.14	KTH	49
2.2.15	Stockholms universitet.....	50
2.2.16	Akademiska Hus.....	51
2.2.17	Övriga berörda myndigheter och organisationer.....	53
2.3	SAMRÅD MED FÖRENINGAR OCH ÖVRIGA INTRESSEENTER.....	53
2.3.1	Föreningen för Gustavianska parken.....	53
2.3.2	Vänsterpartiet Region Stockholm	54
2.3.3	Svenska Turistföreningen Stockholm	55
2.3.4	Hyresgästföreningen Norrmalm	56
2.3.5	Förbundet för Ekoparken	56
2.3.6	Kollektivtrafikant Stockholm	58
2.3.7	Lilla Frescati Koloniförening	58
2.3.8	Danderyds villaägarförening	59
2.4	SAMRÅD MED ANLÄGGNINGSÄGARE	60
3	SAMRÅDSMÖTEN	60
3.1	STOCKHOLMS STAD	60
3.2	DANDERYDS KOMMUN	61
3.3	TÄBY KOMMUN	61
3.4	VALLENTUNA KOMMUN	61
3.5	ÖSTERÅKERS KOMMUN	61
3.6	LÄNSSTYRELSEN STOCKHOLM.....	61
3.7	TRAFIKVERKET	62
3.8	STATENS FASTIGHETSVERK	62
3.9	RIKSANTIKVARIEÄMBETET	63
3.10	AKADEMISKA HUS.....	63
3.11	KUNGLIGA DJURGÅRDSFÖRVALTNINGEN	63
3.12	KUNGLIGA VETENSKAPSAKADEMIN.....	63
3.13	MOLNBY GÅRD	63
3.14	WASATORNET	63
3.15	NATIONALSTADSPARKSRÅDET.....	64
4	UNDERLAG	65

1 Inledning och syfte

Projekt Roslagsbanan till city, som drivs av trafikförvaltningen inom Region Stockholm, syftar till att stärka banans kapacitet och öka tillgängligheten mellan kommunerna i nordost och centrala Stockholm. Projektet har inletts med en lokaliseringsutredning med syfte att utreda möjliga sträckningar och stationslägen för Roslagsbanans förlängning till city. Lokaliseringsutredningen tillsammans med samrådsredogörelsen utgör underlag för att kunna föreslå val av utredningsalternativ och lokalisering.

Samråd är en fortlöpande process som genomförs i flera steg under hela planläggningsprocessen fram till granskningen av järnvägsplanen. Det innebär att Region Stockholm tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och allmänhet för att få in deras synpunkter och kunskap. Samrådet kan se olika ut beroende på var i processen man befinner sig och kan intensifieras i perioder då myndigheter, organisationer, föreningar och allmänheten har möjlighet att tycka till om viktiga skeden.

Ett första allmänt samrådstillfälle genomfördes mellan 15 januari och 8 februari 2021. Det genomfördes i ett inledande skede av projektet och var av karaktären informationssamråd. Syftet med samrådstillfället var att ge möjlighet till insyn och bidra med kunskap till det fortsatta utredningsarbetet. Efter första samrådstillfället har lokaliseringsutredningens utredningsområde och mål preciserats för att bättre svara mot projektets behov och syfte. I det fortsatta arbetet kommer åtgärder som föreslås längs med befintlig bana hanteras inom separata projekt och inte inom lokaliseringsutredningen för Roslagsbanan till city.

Nästa allmänna samrådstillfälle genomfördes mellan 27 maj och 27 juni 2022. Syftet med det var att informera om den planerade utbyggnaden och att inhämta synpunkter inför val av lokalisering och inför beslut om betydande miljöpåverkan.

Även samråd med ett antal berörda anläggningsägare har hållits. Under våren 2022 skickades en enkät ut i syfte att identifiera risk för konflikt mellan utredningsalternativ och anläggningar under mark.

Under arbetet med lokaliseringsutredningen har samrådsmöten genomförts löpande med berörda myndigheter, kommuner, anläggningsägare och övriga intressenter.

I denna samrådsredogörelse beskrivs genomfört samråd från tiden efter det första allmänna samrådstillfället. Inkomna synpunkter från det första samrådstillfället är sammanställt i Samrådsredogörelse tidigt samråd (2021).

Denna samrådsredogörelse sammanställer inkomna synpunkter från allmänt samråd inför val av lokalisering samt inför beslut om betydande miljöpåverkan med Region Stockholms kommentarer, samråd med anläggningsägare och samrådsmöten som har hållits. Samrådsredogörelsen bemöter synpunkter som har lämnas till och med 2022-08-31.

2 Samråd gällande val av lokalisering

Under detta andra samrådstillfälle inkom drygt 1 300 synpunkter från allmänheten och enskilda.

Samrådskretsen hade en bred inriktning mot såväl berörda myndigheter, organisationer och kommuner som allmänhet och enskilda inom utredningsområdet som kan antas bli särskilt berörda.

Samrådet genomfördes som ett digitalt samråd där information om samrådet fanns tillgänglig på Region Stockholms webbplats, kommunhus, sociala medier, på Roslagsbanans stationer och i lokaltidningar. Information sändes även ut via mejl till myndigheter, kommuner och andra identifierade intressenter. Möjlighet att lämna synpunkter fanns via formulär på Region Stockholms webbplats, mejl eller brev.

2.1 Allmänt samråd med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda

Nedan redovisas en grupperad sammanställning av de inkomna synpunkterna från allmänheten och enskilda. Synpunkterna består ofta av kombinationer av frågor som rör flera huvudrubriker.

- För förlängning av Roslagsbanan till city
- Emot förlängning av Roslagsbanan till city
- Förordande av alternativ (Grön, Orange, Blå, Gul)
- Lokalisering av övergång till ny tunnel
- Stationer (Universitetet, Stockholms östra, Rådmansgatan, Odenplan, T-Centralen, Albano)
- Egna förslag på utredningsalternativ
- Samrådsmaterial
- Fortsatt arbete
- Resandeprognoser
- Kapacitet

- Spårutformning
- Trafikupplägg på Roslagsbanan
- Förvaltning av Roslagsbanan
- Stationer på Roslagsbanan
- Andra förlängningar av Roslagsbanan
- Förlängning av tunnelbanans röda linje norrut
- Övrigt om kollektivtrafik, pendelparkeringar och vägnät

2.1.1 För förlängning av Roslagsbanan till city

Flera synpunkter har kommit in där man är positiv till en förlängning av Roslagsbanan till city och Roslagsbanans utveckling. Flera har framfört att tillgängligheten till centrala Stockholm behövs, särskilt till T-Centralen för boende i nordostkommunerna. Flera har även framfört att bytet vid station Stockholms östra idag tar för lång tid, att projektet gynnar utvecklingen hos nordostkommunerna och öppnar upp för nya pendlingsmöjligheter.

Kommentar: Region Stockholm är positiva till synpunkterna. I lokaliseringsutredningen är bland annat restid, kapacitet, miljö och social hållbarhet viktiga aspekter vid utvärdering av alternativ.

Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger. Lokaliseringsutredningen utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning och stationer för Roslagsbanan till city. Ställningstagande görs av Region Stockholm tillsammans med berörda parter i Sverigeförhandlingen (staten, Stockholms stad samt nordostkommunerna Österåker, Vallentuna och Täby).

2.1.2 Emot förlängning av Roslagsbanan till city

Flera synpunkter har kommit in där man är negativ till förlängning av Roslagsbanan till city och motsätter sig utbyggnaden med olika motiv. Flera har framfört att projektet blir för dyrt och att pengarna borde satsas på andra åtgärder.

Kostnad

Flera har framfört att projektet är dyrt i förhållande till nyttan och att pengarna i stället borde användas till annat, till exempel sjukvård, skola, grönområden, andra åtgärder på Roslagsbanan eller förbättringar på andra kollektivtrafikslag. En menar att många tunnelprojekt tenderar att bli dyrare än kalkylerna och att projektet kommer medföra stora kostnader på grund av konflikt med befintliga anläggningar.

Miljö

Flera anger att den miljöpåverkan som det aktuella byggprojektet kommer att medföra innebär en hög omgivningspåverkan, så projektet borde avslutas. Några anger att alla tunnelalternativ innebär risker för de höga natur- och kulturvärden som finns i Kungliga Nationalstadsparken. Några är oroliga för grundvattnet, risken att urholka urberget och sättningar i befintlig bebyggelse.

Stockholms östra

Flera har framfört önskemål om att behålla Stockholms östras station så som den är idag och att den inte bör läggas ned eller rivas. Motivet bakom är att det fungerar bra med bytet till andra trafikslag. Några menar att den befintliga stationen har rustats upp i flera omgångar, något som i och detta projekt ses som en onödig åtgärd. Några har framfört att om syftet är frigörande av mark för bostadsbyggande vid Stockholms Östra föreslås en överdäckning av stationen för bostäder i stället för genomförande av projektet.

Flera har framfört att boende i nordostkommunerna har anpassat sitt liv efter Roslagsbanan och jobbar eller studerar i området kring Tekniska högskolan, Östermalm och därmed vill behålla dragningen som den är idag. Några menar att Stockholms östra är en mötesplats med höga kulturhistoriska och sociala värden. Platsen knyter an till Stockholms infartsväg norrifrån, och har varit en central del i rörelsemönster till, från och inom staden i hundratals år.

Befintlig bana/tunnel

Några har framfört att projektet inte kommer avlasta tunnelbanans röda linje eller avlasta biltrafiken. Förlängningen kommer medföra trängselproblem på tågen (Roslagsbanan) till den grad att många får ta andra transportmedel.

Flera har framfört att det är negativt att Roslagsbanan ska gå i tunnel och hamna långt ner under marken. Motivet bakom är att banan har en charm och är väl anpassad i landskapet med högt värde som skulle försvinna vid införande av tunnel. En menar att djupa tunnlar och djupa stationer innebär risker. En annan menar att tunneln kan ge klaustrofobiska känslor för resenärer. En har framfört att Roslagsbanan är smalspårig och att ingen annan järnvägsoperatör kommer kunna köra på de spår som byggs i tunneln in till centralen.

T-Centralen

Flera har framfört att projektet kommer öka belastningen ytterligare på T-Centralen, som redan idag är överbelastad och menar att det är bättre att ha knutpunkter utspridda i en stad.

Några har framfört att en nackdel med att dra Roslagsbanan till T-Centralen är att det medför ökad kriminalitet och otrygghet i nordostkommunerna. Några menar även på att T-Centralen i dagsläget är en otrygg plats under kvällstid. En menar att dra Roslagsbanan till T-Centralen kan bli känsligt, till exempel för terrorhot.

Tidsvinsten

Flera har framfört att tidsbesparingen och restidsvinsten förloras vid T-Centralen när man ska ta sig upp för alla rulltrappor under trängseltid. Några undrar om det är rimligt att investera i projektet i förhållande till tidsvinsten. En menar att det är obegripligt att satsa miljarder och flera år av byggtid för en mindre tidsvinst samtidigt som det blir sämre för andra.

Kommentarer: Roslagsbanan till citys syfte är bland annat att förbättra tillgängligheten för resenärer mellan nordostkommunerna och centrala Stockholm.

Resandeprognoser visar att resandebehovet med Roslagsbanan kommer dubblas till år 2050. Samtidigt finns det ett kapacitetsproblem på tunnelbanans röda linje som kommer förvärras om ingen åtgärd görs.

Roslagsbanan till city medför en väsentlig förstärkning av kollektivtrafikens kapacitet till nordostkommunerna. 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 nordostkommunerna och hela regionen.

I arbetet med lokaliseringsutredningen har trängsel vid stationer studerats översiktligt. Trängsel vid stationer är en del i utvärdering av de olika alternativen och viktig aspekt att beakta i den fortsatta utredningen.

Genom hela planläggningsprocessen sker miljöbedömning av projektet vilket syftar till att integrera miljöaspekter i planeringen och minimera projektets miljöpåverkan.

2.1.3 Förordande av alternativ

Flera har framfört att de är positiva oavsett alternativ och vill att det alternativet som går snabbast att bygga, ger kortast restid eller ger minst miljöpåverkan förordas. Några har även framfört att den samhällsekonomiska lönsamheten eller byten till andra kollektivtrafikslag borde vara avgörande vid val av lokalisering.

Flera har framfört att samrådsmaterialet är bristande och saknar underlag för att allmänheten ska kunna göra en bedömning. En menar att miljöpåverkan inte har studerats tillfredställande och att det borde finnas bättre alternativ.

Kommentarer: Syftet med samrådet var att få synpunkter inför val av lokalisering och på utredningsarbetet. Utredningsarbetet har fortskridit under hösten 2022 med inriktning på vilka effekter och konsekvenser respektive alternativ ger, där bland annat miljö och hållbarhet har varit två viktiga aspekter.

Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger. Lokaliseringsutredningen utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning och stationer för Roslagsbanan till city. Ställningstagande görs av Region Stockholm tillsammans med berörda parter i Sverigeförhandlingen (staten, Stockholms stad samt nordostkommunerna Österåker, Vallentuna och Täby).

Efter att beslut tagits om lokalisering fortsätter processen med framtagande av järnvägsplan. I arbetet med järnvägsplanen kommer den valda sträckningen, övergång till ny tunnel samt stationernas utformning studeras vidare och ett mer detaljerat planförslag tas fram. Ambitionen med de nya stationerna är att utforma dessa som smidiga bytespunkter och med så korta bytestider som möjligt.

2.1.4 Förordande av alternativ Grön

Flera synpunkter har kommit in med förordande av alternativ Grön. Majoriteten av dessa har framfört att kopplingen till Odenplan och den kollektivtrafik som finns där är viktigt för resenärerna. Andra motiv är att det ger en större resenärsnytta och avlastar T-Centralen genom ett stopp vid Odenplan.

Flera har framfört att Odenplan är en bra knutpunkt med möjlighet till byte mellan flera linjer. Flera menar även på att det skulle ge en bra koppling mellan nordostkommunerna och Vasastaden, Kungsholmen, Karolinska universitetssjukhus Solna, Arlanda, Solna och andra förbindelser, både norrut och söderut.

Ytterligare synpunkter har kommit in med önskemål för var övergången från befintlig bana till ny tunnel ska ske för alternativ Grön. Flera har framfört önskemål att övergång till ny tunnel görs vid läge B. Motivet bakom är att det medför minst påverkan på Nationalstadsparken och att station Universitetet får en förbättrad bytespunkt med ny station under jord.

Några har framfört önskemål att övergång till ny tunnel görs vid läge C. Motivet bakom är att man då kan använda den befintliga banvallen som en gång- och cykelbana samt att det skulle ge mindre buller.

Flera har framfört önskemål att övergång till ny tunnel görs vid läge D. Motivet bakom är att det kommer underlätta för studenter som ska ta sig till och från Stockholms universitetet och Tekniska högskolan. En har framfört att läget kommer att underlätta för de nya arbetsplatser och studentbostäder som har tillkommit i området med koppling till Odenplan.

Kommentar: Region Stockholm noterar inkomna synpunkter på förordande av alternativ Grön. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

Lokaliseringsutredningen utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning och stationer för Roslagsbanan till city. Ställningstagande görs av Region Stockholm tillsammans med berörda parter i Sverigeförhandlingen (staten, Stockholms stad samt nordostkommunerna Österåker, Vallentuna och Täby).

2.1.5 Förordande av alternativ Orange

Flera synpunkter har kommit in med förordande av alternativ Orange via Rådmansgatan. Ett flertal menar att en station vid Rådmansgatan förbättrar tillgängligheten till Vasastaden och Östermalm samt ger bra bytesmöjligheter till tunnelbanans gröna linje.

Flera menar att en station vid Rådmansgatan är bättre än en station vid Odenplan, för att undvika ytterligare belastning på station Odenplan. En

annan menar att station vid Rådmansgatan medför att resenärer från nordostkommunerna inte behöver åka till T-Centralen för att byta till tunnelbana.

En föreslår att en uppgång mot Odenplan byggs vid station Rådmansgatan, för att möjliggöra ett smidigt byte. En annan menar att parallella spårförbindelser finns vid både Odenplan och Tekniska högskolan och att alternativ Orange skulle alltså tillföra en ny sträckning.

En del synpunkter har kommit in med förordande av alternativ Orange utan station vid Rådmansgatan. Motivet bakom är att restiden till T-Centralen förkortas som är innerstadens viktigaste målpunkt och är det billigaste alternativet.

En har framfört att om alternativ Orange väljs bör en station anläggas mellan Universitetet och Rådmansgatan.

En annan har framfört att alternativ Orange bör väljas med hänsyn till Nationalstadsparken och för att minska mängden bergmassor som behöver transporteras ut ur stan.

Ytterligare synpunkter har kommit in med önskemål om att övergången från befintlig bana till ny tunnel ska ske vid läge B eller D för alternativ Orange.

Kommentar: Region Stockholm noterar inkomna synpunkter på förordande av alternativ Orange. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

Lokaliseringsutredningen utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning och stationer för Roslagsbanan till city. Ställningstagande görs av Region Stockholm tillsammans med berörda parter i Sverigeförhandlingen (staten, Stockholms stad samt nordostkommunerna Österåker, Vallentuna och Täby).

2.1.6 Förordande av alternativ Blå

Flera synpunkter har kommit in med förordande av alternativ Blå. Flera har framfört att Roslagsbanan är bra som den är idag, men av de alternativen som föreslås föredras alternativ Blå. Majoriteten av dessa menar att station Stockholms östra bör bevaras antingen som den är idag eller med en ny station under jord.

Flera menar att många har idag uppbyggda resvanor och har valt att bo längs Roslagsbanan, då den går till Stockholms östra. Flera har framfört att det är viktigt att behålla kopplingen mellan Roslagsbanan och alla högskolor som finns vid Stockholms östra. Exempel som lyfts fram är KTH, Stockholms universitet, Dans- och cirkushögskolan, Militärhögskolan, Sophiahemmet och KMH. Det ger studenter möjlighet att kunna bosätta sig längre ut från stan än att behöva konkurrera om bostäder innanför tullarna. Även närheten till målpunkterna Lill-Jan skogen, Stadion, Djurgården och Östermalm lyfts fram.

Många menar även på att stationen ligger på gångavstånd till stora delar av staden. En menar att det är smidigt att parkera cykeln vid Tekniska högskolan för att pendla vidare inåt till stan, men skulle inte vilja parkera sin cykel vid Odenplan. Andra har framfört att om station Stockholms östra försvinner kommer det ge negativa effekter för många och att fler kommer föredra att åka bil i stället.

Andra motiv som har framförts är att det är positivt att sprida ut entréerna till city norrifrån. Flera menar att med alternativ Blå skulle det bli smidigt att byta till annan kollektivtrafik och att risken för en flaskhalseffekt minskar vid Odenplan. Många menar att kollektivtrafiken behöver inte enbart koncentreras till Odenplan som redan är belastad med pendeltåg och tunnelbanans gröna linje och framtida gula linje. En menar att de andra alternativen medför att resenärerna skulle behöva trängas ihop med resenärer från pendeltågen och tunnelbanan.

Flera har framfört att det finns fördelar med att bevara Stockholms östra ifall en krisituation skulle uppstå. Andra menar att alternativet bör väljas då det utnyttjar så mycket befintligt spår som möjligt. En menar att alternativen bör väljas då det kommer störa minst i form av stomljud och vibrationer samt har störst nytta i förhållande till kostnad och påverkan.

En förordar alternativ Blå om det inte innebär rivning av byggnader.

Ytterligare synpunkter har kommit in med önskemål om var övergången från befintlig bana till ny tunnel ska ske för alternativ Blå. Några har framfört önskemål om att övergången till ny tunnel ska ske vid läge B. Motivet bakom är att det skulle minimera påverkan på närliggande verksamheter, bostäder och naturliv. Nedgång vid läge B skulle även frigöra yta för att i framtiden kunna utveckla områden med exempelvis bostäder eller rekreationsområden.

Några har framfört önskemål om övergången till ny tunnel sker vid läge D då detta alternativ är mestadels ovan jord. Andra motiv bakom är att det underlättar för studenter som ska ta sig till och från Stockholms universitetet och Tekniska högskolan. En menar även att nuvarande service ovan jord kan bevaras samt att övergången blir mest tidseffektiv.

Kommentar: Region Stockholm noterar inkomna synpunkter på förordande av alternativ Blå. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

Lokaliseringsutredningen utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning och stationer för Roslagsbanan till city. Ställningstagande görs av Region Stockholm tillsammans med berörda parter i Sverigeförhandlingen (staten, Stockholms stad samt nordostkommunerna Österåker, Vallentuna och Täby).

2.1.7 Förordande av alternativ Gul

Några synpunkter har kommit in med förordande av alternativ Gul. Majoriteten menar att man kan bespara kostnader genom att inte dra linjen vidare till T-Centralen och att Odenplan har samma bytespunkter som T-Centralen. Andra menar att de minskade kostnader som alternativet medför kan läggas på andra åtgärder, till exempel förlängning norrut. Andra motiv är att T-Centralen som slutstation kan medföra otrygghet. En menar att det inte är hållbart i längden med en station vid T-Centralen, då kollektivtrafiken blir mer känslig för störningar samt att det råder redan trängselproblematik där.

Kommentar: Region Stockholm noterar inkomna synpunkter på förordande av alternativ Gul. Under arbetets gång med lokaliseringsutredningen har alternativ Gul valts bort på grund av att analyser visade att alternativet inte bedöms förbättra tillgängligheten till Stockholms innerstad i tillräckligt hög grad när målpunkten T-Centralen inte finns med.

2.1.8 Lokalisering av övergång till ny tunnel

Flera synpunkter har kommit in om var övergång från befintlig bana till ny tunnel bör lokaliseras. Flera har framfört önskemål om att lokalisering av övergången till ny tunnel inte ska påverka koloniområdet Lilla Frescati Koloniförening. Flera menar att områden kring kolonilotterna har angetts som kulturhistorisk värdefulla. Några har framfört att det finns markyta som

idag inte används och som kan användas för denna övergång till tunnel utan påverkan eller med mycket liten påverkan på koloniområdet.

En har framfört önskemål om att övergången görs vid läge A eller B. Detta för att få en så lång tunnelsträckning som möjligt i syfte att bibehålla den biologiska mångfalden.

En har framfört önskemål om att övergången görs vid läge D. Motivet bakom är att minimera påverkan på områden med höga kultur- och naturvärden, samt minimera påverkan Kungliga nationalstadsparken och Kungliga Vetenskapsakademin med dess känsliga naturområde.

En annan har framfört önskemål om att sträckningen går så långt som möjligt ovan jord. Motivet bakom det är att det blir en kortare tunnel vilket blir mindre kostnader och kortare byggtid.

En undrar hur ersättningen ser ut för de som har kolonilotter vid koloniområdet om det tas i anspråk.

Kommentarer: Region Stockholm noterar inkomna synpunkter på lägen för övergång från befintlig bana till ny tunnel. Syftet med lokaliseringsutredningen är att rekommendera ett sträckningsalternativ som med bland annat minsta intrång och olägenhet, utan oskäligen kostnad uppfyller målen med projektet. Ett kriterium i projektet är att alternativet inte ska orsaka påtaglig skada på Kungliga Nationalstadsparken. Viktiga faktorer för lokalisering av övergång från befintligt spår till tunnel är kvaliteten på berget och vilken påverkan det ger på riksintressen samt andra skyddade mark- och vattenområden med höga miljövärden.

Efter att beslut tagits om lokalisering fortsätter processen med framtagande av järnvägsplan. I arbetet med järnvägsplanen kommer den valda sträckningen, övergång till ny tunnel samt stationernas utformning studeras vidare och ett mer detaljerat planförslag tas fram. Skadebegränsande åtgärder och åtgärder för att minska störningar under byggskedet kommer hanteras fortlöpande i det fortsatta projekteringsarbetet.

I nästa planeringsskede avser Region Stockholm ta kontakt med de fastighetsägare som kan komma att bli berörda av den nya anläggningen eller under byggnationen. Även frågor rörande intrångsersättningar hanteras senare.

2.1.9 Station Universitet

Flera synpunkter har kommit in kring station Universitetet med önskemål om bättre bytespunkt mellan bussar, Roslagsbanan och tunnelbanan. Motivet bakom är att det upplevs långt och obekvämt mellan trafikslagen. Flera har framfört att det är viktigt att tänka på en bättre bytesmöjlighet mellan Roslagsbanan och tunnelbanan vid stationen om alternativ Grön väljs.

En föreslår att en gångtunnel mellan Roslagsbanan och tunnelbanan införs. En annan föreslår att spårlinjen dras öster om stationen, närmare tunnelbanan. En föreslår att bussterminalen byggs ut och att flertalet busslinjer flyttas från Danderyds sjukhus och Tekniska högskolan.

Kommentar: Bytesmöjligheter på befintlig bana ingår inte i projektet, dock innebär alternativ med övergång till tunnel vid läge B ett nytt läge för station Universitetet. Om läget beslutas kommer stationsutformning vid Universitet studeras i nästa skede av järnvägsplanen. Ambitionen med de nya stationerna är att utforma stationerna med smidiga bytespunkter och så korta bytestider som möjligt.

2.1.10 Station Stockholms östra

Flera synpunkter har kommit in avseende Stockholms östras station. Många är negativa till att stationen läggs ned och menar att nedläggning innebär en försämring för de resenärer som har området runt KTH som målpunkt. Flera menar att det idag finns en väl fungerande bytespunkt vid Stockholms östra till tunnelbana och buss. En föreslår att stationen Stockholms östra ska bevaras och att låta linjer mot Ormsta och Näsbypark trafikera till stationen.

Flera menar att Stockholms östra har ett viktigt kulturhistoriskt värde och oroar sig för att stationsbyggnaden ska rivas. En föreslår att stationsområdet behålls och används som museiverksamhet med gamla vagnar, utställning och caféer samt en lekpark. Andra har lämnat önskemål om att vid stationsbyggnaden införs ett trevligt, lugnt och tryggt väntrum samt pubar och restauranger. En vill ej ha förtätning med nya moderna hus vid Stockholms östra.

Flera har framfört önskemål om en bättre koppling mellan Roslagsbanan och tunnelbanans röda linje vid stationen. Några menar att det är en åtgärd som bör genomföras i stället för projektet. En ifrågasätter varför ett alternativ med att rusta upp stationen och förbättra förbindelsen mellan Roslagsbanan samt tunnelbanan inte finns med bland förslagen. En föreslår rulltrappor mellan Roslagsbanan och tunnelbanan. En annan föreslår en uppgång från Stockholms östra mot norra delen av Odengatan.

Kommentarer: Syftet med Roslagsbanans förlängning till city är att bland annat avlasta tunnelbanans röda linje som har kapacitetsproblem. Därmed bedöms endast en bättre förbindelse vid Tekniska högskolan inte vara tillräcklig. Utgångspunkten i projektet är att den nya sträckningen ska gå i tunnel. Detta för att en sträckning ovan jord skulle innebära mycket hög omgivningspåverkan i Stockholms innerstad.

I alternativ Blå föreslås en station vid Tekniska högskolan. Om alternativet beslutas kommer stationens utformning studeras vidare i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Ambitionen med de nya stationerna är att utforma stationerna med smidiga bytespunkter och så korta bytestider som möjligt.

Region Stockholm tar med sig önskemålen kring Stockholms östras stationsområde. Det finns inga konkreta planer eller beslut på hur stationsområdet kommer att se ut när marken frigörs. Region Stockholm avser att i samverkan med Stockholms stad ha dialog kring Stockholms Östras stationsområde.

2.1.11 Station Rådmansgatan

Några synpunkter har kommit in rörande station Rådmansgatan. En föreslår en uppgång strax öster om station Rådmansgatan med gångtunnel till gamla Spårvagnshallarna. En annan har önskemål om att stationen vid Rådmansgatan rustas upp och renoveras ifall man drar Roslagsbanan dit.

Kommentarer: Efter att beslut tagits om lokalisering fortsätter processen med framtagande av järnvägsplan. I arbetet med järnvägsplanen kommer den valda sträckningen, övergång till ny tunnel samt stationernas utformning studeras vidare och ett mer detaljerat planförslag tas fram. I dagsläget finns det inga planer eller beslut om att renovera station Rådmansgatan i samband med projektet.

2.1.12 Station Odenplan

Flera synpunkter har kommit in som är positiva till en ny station vid Odenplan. Någon ifrågasätter hur alla ska få plats på tunnelbanans gröna linje, som redan är full i rusning, om bytet sker vid Odenplan.

Kommentarer: I arbetet med lokaliseringsutredningen har denna påverkan översiktligt studerats. Trängsel vid stationer är en del i utvärdering av de olika alternativen. Efter att beslut tagits om lokalisering

fortsätter processen med framtagande av järnvägsplan. I arbetet med järnvägsplanen kommer det valda alternativet studeras vidare och ett mer detaljerat planförslag tas fram. Trängsel och flöden vid bytespunkter är två av flera viktiga aspekter att beakta i den fortsatta utredningen.

2.1.13 Station T-Centralen

Flera synpunkter har kommit in avseende station T-Centralen. Ett flertal har framfört att T-Centralen är redan idag en högt belastad bytespunkt. Framför allt lyfts trängseln på plattformarna vid tunnelbanans röda och gröna linje. Ett flertal ser att det är något som behöver lösas parallellt med arbetet med Roslagsbanan om byten vid T-Centralen och Odenplan ska bli rimliga. En annan menar att det känns stressande att Roslagsbanans perrong vid T-Centralen ska ligga så djupt under marken och att det kommer medföra långa bytestider. En undrar hur effekten blir om T-Centralen behöver ta alla resenärer som idag åker med Roslagsbanan vid Tekniska högskolan och om T-Centralen har kapacitet för Roslagsbanan.

Kommentarer: I arbetet med lokaliseringsutredningen har denna påverkan översiktligt studerats. Trängsel vid stationer är en del i utvärdering av de olika alternativen. Efter beslut om lokalisering har tagits övergår processen järnvägsplaneskede. I arbetet med järnvägsplanen kommer det valda alternativet studeras vidare. Trängsel och flöden vid bytespunkter är två av flera viktiga aspekter att beakta i den fortsatta utredningen.

2.1.14 Station Albano

Flera synpunkter har kommit in med önskemål om en station vid Albano. Flera menar att området har expanderats och flera pågående stadsutvecklingsprojekt pågår i Kräftriket. I dagsläget går det fullpackade bussar som tar lång tid på grund av trafiksituationen i Vasastaden. Flera menar att även avståndet från Albano till Universitetet eller Stockholm Östra är långt i dagsläget. Några föreslår att alternativ Grön får en ytterligare station vid Albano. Några föreslår övergång från befintlig bana till ny tunnel görs vid läge D för att möjliggöra en station vid Albano.

Kommentarer: Under arbetet med lokaliseringsutredning har en station vid Albano studerats och valts bort på grund av hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

2.1.15 Egna förslag på utredningsalternativ

Flera synpunkter har kommit in med egna förslag på sträckningar. Några har framfört förslag på att Roslagsbanans nya sträckning ska gå ovan jord och menar att det skulle innebära en rimlig kostnad i förhållande till restiden.

Flera har framfört önskemål om en sträckning som går via Tekniska högskolan, Rådmansgatan eller Odenplan, vidare mot T-Centralen. En har framfört en kombination av alternativ Blå och alternativ Orange för att skapa bättre förbindelse till Albano, KTH och nya bostadsområden längs Valhallavägen samt på Roslagsbanans gamla spårområde. En annan har framfört att både alternativ Grön via Odenplan och alternativ Blå via Tekniska högskolan mot T-Centralen byggs. En har framfört en sträckning som går via Universitetet eller Albano via Odenplan, Stockholms östra, vidare mot T-centralen.

En har framfört en sträckning som går via en underjordisk station nära Roslagstull till Odenplan. Motivet bakom detta är att man sparar in tunnel mellan Odenplan till T-Centralen och att man förser en del av nordöstra Stockholm (Roslagstullsområdet) med extra kollektivtrafik.

En har framfört en sträckning som inte ansluter till T-Centralen med motivet att det bör fokuseras på tvärkommunikationer. Flera har framfört önskemål om en förlängning med slutstation vid Tekniska högskolan. En annan har framfört en förlängning till Fridhemsplan i stället för T-Centralen.

En har framfört förslag på att Roslagsbanan går likt gamla sträckningen ovan jord till Humlegården. Sträckningen går via Östra Valhallavägen, Engelbrektsplan, Hötorget eller slutstation med 7:ans spårvagn. Motivet är att alternativet vore enklare, billigare och trevligare än alternativet som går via Odenplan och T-Centralen.

En har framfört förslag på sträckning under jord med övergång till ny tunnel innan Universitetet. Sträckningen fortsätter via Odenplan i en enkelspårig rundslinga i högervarv med station T-Centralen i slutet av slingan. Synpunktslämnaren belyser att parallellt med spåret, mellan Odenplan och T-Centralen, på spårets östra sida finns extra underjordiska uppställningsspår.

Kommentar: Syftet med lokaliseringsutredningen är bland annat att rekommendera ett lokaliseringsalternativ som ökar tillgängligheten till Stockholms innerstads målpunkter.

Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att utreda alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Projektet Roslagsbanan till city var ett resultat av detta med utgångspunkt att den nya sträckningen ska gå i tunnel. Detta för att en sträckning ovan jord skulle innebära mycket hög omgivningspåverkan i Stockholms innerstad.

Framtagande av alternativ tas fram bland annat utifrån tekniska krav och förutsättningar som Region Stockholm behöver hålla sig till.

Flera alternativ har studerats med stationer vid bland annat Albano, Ingemarsplan eller slutstation i Odenplan. Ett alternativ med stationer vid Tekniska högskolan, Odenplan och T-Centralen har även studerats. Dessa alternativ har valts bort på grund av tekniska svårigheter, låg resenärsnytta eller att de inte uppfyller ändamålet med projektet.

En har framfört förslag på spårbunden lösning i markplan mellan Stockholms östra och Odenplan, alternativt ner till Centralstationen. Detta för att få koppling till pendeltåg eller fjärrtåg. Motivet är att åtgärden känns rimligare än Roslagsbanan till city som innebär stor påverkan på Kungliga nationalstadsparken och innebär risker med grundvattenpåverkan.

En har framfört förslag på att Roslagsbanan ansluts där pendeltåget tidigare gick in i citytunneln (vid före detta Karlbergs station) och att därmed i etapper successivt bygga ut Roslagsbanan till normalspår.

En har framfört att det saknas en utredning om hur Värtabanan skulle kunna användas som en korridor. Värtabanan ligger utanför redovisat område, men tillhör dagens järnvägsområde och bör därmed vara lättutredd. En föreslår att Värtabanan används som sträckning med DUO-fordon som kan köras på både järnväg och spårväg eller kombinerat smal/normalspår, förslagsvis med ett stationsläge vid Hagastaden och med Stockholms central som slutstation.

En föreslår att förlängningen byggs som en vändslinga med sträckning Tekniska högskolan-Östermalmstorg-Rådmansgatan/Odenplan. Motivet är att kapaciteten på dagens Stockholms östra befrias samtidigt som vändningen inne i city undviks.

Kommentarer: Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att utreda alternativ som

bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Alternativ som består av andra trafikslag har då studerats och avfärdats.

Syftet och mål med lokaliseringsutredningen är bland annat att ta fram ett alternativ som ökar tillgängligheten till Stockholms innerstads målpunkter. Ovanstående alternativ bedöms inte vara förenligt med projektets syfte och mål.

2.1.16 Samrådsmaterial

Flera synpunkter har kommit in på samrådsmaterialet. En menar att det saknas redovisning av nollalternativ och kostnadskalkyl i samrådsmaterialet. En annan menar att det saknas figur som redovisar arbetsplatser i innerstaden och att figuren som redovisar kombinerad koncentration av arbetsplatser och bostäder är inte relevant för projektet. En har framfört att analys bör genomföras för att undersöka behovet och vad de som bor i nordostkommunerna egentligen ser som värdeskapande.

Kommentarer: Syftet med samrådet var bland annat att få synpunkter inför val av lokalisering. Utredningsarbetet har fortskridit under hösten 2022, där bland annat nollalternativ, kostnadsbedömning och koncentration av arbetsplatser samt målpunkter har studerats. Samtliga aspekter ingår i utvärderingen av utredningsalternativen. Region Stockholm kommer att presentera ovanstående aspekter i rapporten för lokaliseringsutredningen.

2.1.17 Fortsatt arbete

Synpunkter har kommit in som berör det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. En har framfört att Roslagsbanans avstängning i samband med byggskedet för projektet bör hållas så kort som möjligt. En har önskemål om att järnvägen inte ska breddas vid Roslagstull och menar att skog alltid skövlas vid sådana projekt. En annan har framfört att man ska ta hänsyn till miljö- och klimatfrågorna i fortsatta arbetet efter val av alternativ.

Kommentar: Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att utreda alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Projektet Roslagsbanan till city var ett resultat av detta.

Region Stockholm instämmer, restidsnyttor i förhållande till kostnader är några av de viktiga aspekterna inför utvärdering av utredningsalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån målsuppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

I lokaliseringsutredningen har man tittat övergripande på byggskedet. Efter att beslut tagits om lokalisering fortsätter processen med framtagande av järnvägsplan. I arbetet med järnvägsplanen kommer den valda sträckningen, övergång till ny tunnel samt stationernas utformning studeras vidare och ett mer detaljerat planförslag tas fram. Byggskedet samt miljö- och klimat är några av flera viktiga aspekter att beakta i den fortsatta utredningen. Tillsammans med järnvägsplanen kommer en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

2.1.18 Resandeprognoser

Flera synpunkter har inkommit om att det framtida resandet efter pandemin och dess effekter bör ses över. Flera menar att resandet har förändrats till följd av mer hemarbete och utflyttning från staden/regionen. En föreslår att utredningsarbetet kompletteras med en undersökning över hur resenärer på Roslagsbanan reser. En annan undrar varför Region Stockholm tidigare nämnt att resandet kommer tredubblas till 2050 men i nuvarande material står det att resandet kommer fördubblas. En ifrågasätter den beräknade restiden mellan Universitetet och T-Centralen och menar att resandet är tidskrävande idag på grund av att tågen är långsamtgående, konduktör ska ut och vinka och trängsel i tågen.

Kommentarer: Analyser har genomförts över hur befolkningsutvecklingen kan se ut i nordostkommunerna fram till år 2050. Befolkningsutvecklingen bedöms fortskrida i regionen. Distansarbete och ökade digitala aktiviteter påverkar resandet, men inom många yrken finns inte möjlighet att arbeta på distans. Det finns idag tydliga indikationer på att de resandeförändringar som noterades under pandemin huvudsakligen är övergående.

Resandeprognoserna baseras bland annat på den senaste regionala utvecklingsplanen för Region Stockholm (RUFS 2050). Region Stockholms bedömning är att underlagen för resandeprognoserna är tillräckliga för att utvärdera alternativen och ingen ytterligare undersökning behöver göras då eventuella bestående förändringar i resmönster bedöms påverka de olika alternativen i samma utsträckning.

2.1.19 Kapacitet

Flera synpunkter har kommit in angående kapaciteten på Roslagsbanan. En har framfört att för många stationer i innerstaden kommer att sakta ner Roslagsbanan. En menar att resenärer som gör korta stopp i innerstaden kommer använda sig av Roslagsbanan och till följd av det blir det

trängselproblematik. En har framfört att restiden på Roslagsbanan idag är lång och turtätheten gles. Fokus bör ligga på kapacitet, turtäthet och snabba turer utan för många stationer i innerstaden.

En undrar om det inte medför ökad kapacitet genom att införa dubbelspår på de sträckorna längs med befintlig bana i stället för genomförande av projektet. Några har framfört att signalsystemet bör bytas ut för att få bukt med alla förseningar och förbättra kapaciteten. En har önskemål om att ta bort snabbtåg alternativt få in fler tåg som stannar på alla stationer.

Några synpunkter har kommit in angående kapaciteten på tunnelbanans röda linje samt övriga tunnelbanelinjer till följd av projektet. En har framfört att både alternativ Grön och alternativ Orange medför att resenärer som ska åka vidare med tunnelbanans röda linje byter vid Universitetet. Detta innebär ökad belastning på tunnelbanans röda linje och förlängd restid. En ifrågasätter kapacitetsproblemet på tunnelbanans röda linje och undrar hur resenärer ska få plats på gröna linjen som idag är belastad vid rusningstid. En annan undrar hur resandevolymerna skulle se ut om tunnelbanans röda linje i stället byggdes ut.

Kommentar: För att möta ett framtida kapacitetsbehov behövs på sikt, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana. Sådana åtgärder är bland annat utbyggnad till dubbelspår på vissa sträckor som idag har enkelspår, plattformsförlängningar och utbyggnad av depåer för att hantera fler tåg. Dessa åtgärder omfattas dock inte av detta samråd och befinner sig i ett tidigt planeringsskede.

Ett viktigt mål i projektet är att avlasta tunnelbanans röda linje som idag är tungt belastad. I bedömningen av lokaliseringsalternativ är därmed kapacitet och restider tillsammans med flera andra aspekter av betydelse för förordande av alternativ.

Efter att beslut tagits om lokalisering fortsätter processen med framtagande av järnvägsplan. I arbetet med järnvägsplanen kommer det valda alternativet studeras vidare och ett mer detaljerat planförslag tas fram. Trängsel och flöden vid bytespunkter är två av flera viktiga aspekter att beakta i den fortsatta utredningen.

Tunnelbanans röda linje har ett redan idag kapacitetsproblem och därav medges inte en utbyggnad. Syftet med Roslagsbanan till city är att bland annat avlasta kapaciteten på tunnelbanans röda linje.

2.1.20 Spårutformning

Flera synpunkter har kommit in med förslag på spårutformning för förlängningen av Roslagsbanan till city. En har förslag på två spår som går in till station Stockholms Östra som sedan övergår till ett spår in till Stockholms central. En har förslag på att tunneln direkt dimensioneras för framtida normalspår. Detta för att möjliggöra en pendeltågsslinga med Värtabanan. Ett annat förslag är att lägga nya spår mellan de gamla på Värtabanan och dubbelutnyttja marken. En annan har framfört att Roslagsbanan inte är designad för att gå i tunnel och menar att strömmatningen kräver en hög tunnel och blir en dyr nödlösning.

Flera synpunkter har kommit in med förslag eller önskemål om spårutformning på befintlig Roslagsbanan. Flera har önskemål om att bygga om Roslagsbanan till fyrspår eller standardbreda spår. En har förslag på att bredda Roslagsbanan för att öka andel avgångar i stället för genomförande av projektet. En menar att fyrspår medför att snabbtågen kan köra om de långsamma tågen utan hinder. En annan menar att med standardbreda spår kan tågen ersättas med de tåg som körs på andra banor, vilket medför en ökad kapacitet, mindre kostnader på underhåll och kan kopplas samman med övriga pendelnätet.

Kommentarer: Syftet med Roslagsbanan till city är bl a att stärka kapaciteten och förkorta restiden. I bedömningen av lokaliseringsalternativ är därmed kapacitet och restider tillsammans med flera andra aspekter av betydelse för förordande av alternativ.

För att möta ett framtida kapacitetsbehov behövs på sikt, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana. Sådana åtgärder är bland annan utbyggnad till dubbelspår på vissa sträckor som idag har enkelspår, plattformsförlängningar och utbyggnad av depåer för att hantera fler tåg. Dessa åtgärder omfattas dock inte av detta samråd och befinner sig i ett tidigt planeringsskede.

För närvarande finns det inga planer eller beslut på att bygga om Roslagsbanan till fyrspår eller standardbreda spår.

2.1.21 Trafikupplägg på Roslagsbanan

Flera synpunkter har kommit in angående trafikupplägget på Roslagsbanan. Flera har framfört att korta restider och frekventa avgångar är det viktigaste för det fortsatta arbetet med Roslagsbanan.

En har önskemål om att investeringar läggs på att tågen går utan störningar i stället för genomförande av projektet. En har önskemål om tätare trafik i rusningstider. En annan har önskemål om fler flexibla avgångar. En har önskemål om att trafikering på Roslagsbanan börjar tidigare och slutar senare på dygnet.

En har önskemål om att tågen på Näsbyradslinjen ska gå oftare på kvällar och helger. Några föreslår en direktlinje med snabbtåg mellan Täby C och T-Centralen. En har önskemål om att stoppen vid Tekniska högskolan ska anpassas efter studenternas resande under dagen. Tågen borde gå tätare mellan kl. 8-10 och kl. 15-17.

En undrar hur man ska lösa trängseln på Roslagsbanan fram tills utbyggnaden är klar. En lyfter fram att det finns en risk att Roslagsbanan inte räcker till i och med expansionen av Täby Park, Arninge, Roslags Näsby och Ella Park.

Kommentarer: För att möta ett framtida kapacitetsbehov behövs på sikt, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana. Sådana åtgärder är bland annat utbyggnad till dubbelspår på vissa sträckor som idag har enkelspår, plattformsförlängningar och utbyggnad av depåer för att hantera fler tåg. Dessa åtgärder omfattas dock inte av detta samråd och befinner sig i ett tidigt planeringsskede.

2.1.22 Förvaltning av befintlig Roslagsbana

Flera synpunkter har kommit in angående förvaltningen av Roslagsbanan. Flera har framfört förslag på att fler vagnar införs på tågen för att minska trängseln. Flera har framfört önskemål om att få ha cykeln med på tåget och menar att det är viktigt för att klara klimatmålen. Ytterligare förslag har kommit in på renoverade vagnar, serveringsvagn samt införande av AC, bekvämare sittplatser med justerbara ryggstöd i tågen. Några har önskemål om att få upp hastigheten på tågen. En föreslår snabbare tåg, till exempel x2000-tåg. En har framfört att tågen på Roslagsbanan orsakar bullerproblematik. En har önskemål om fler konduktörer och trygghetsvårdar.

En har fundering kring hur man har råd att bedriva projektet men inte att bygga tvätthall och hur de nya tågen ska skötas. En annan menar att det finns 7 perronger, en stor bangård, diverse serviceverkstäder, museivagnar vid Stockholms östra och undrar hur alla dessa ska få plats under T-Centralen.

En har framfört att det är många trasiga rulltrappor vid stationerna längs med Roslagsbanan.

Kommentarer: Frågor rörande förvaltning av befintlig bana hanteras enligt gällande riktlinjer och är inte en del av projektet.

De funktioner som finns idag vid Stockholm östra och behöver ersättas utanför tunneln, hanteras i separata projekt.

2.1.23 Stationer på Roslagsbanan

Flera har kommit in med önskemål om att inte lägga ner Stocksunds station. En menar att det är dåligt med kommunikationer och många boende har inte bil i området. En har framfört förslag om att slå ihop station Stocksund och station Mörby, detta för att stationen hamnar närmare Danderyds sjukhus.

En har framfört att det är många resenärer som går av och på vid Tibble station och att snabbtågen bör stanna där i framtiden.

En har framfört förslag på en förenklad omstigning vid Mörby C eller Danderyds sjukhus. Detta för att det är viktigt att man kan komma till Östermalm på ett enkelt sätt.

Några enskilda har inkommit med önskemål om en ny station på Roslagsbanan. De stationer som har lämnats som önskemål är:

- Norra Djurgårdsstaden.
- Gribbylund.
- Mellan Östermalmstorg och Karlaplan.
- Solsta, Vallentuna.
- Sibirien.

Kommentarer: Lokalisering av nya stationer längs Roslagsbanans förlängning till city ingår i lokaliseringsutredningen och redovisas i utredningens olika lokaliseringsalternativ. Frågan om behovet av nya stationer eller nedläggningar av befintliga stationer längs befintlig bana ingår inte i projektet.

2.1.24 Andra förlängningar av Roslagsbanan

Flera synpunkter har kommit in med önskemål om förlängning av Roslagsbanan norrut eller västerut. Flera har framfört att en förlängning norrut ger mer nytta än en förlängning in till city.

Förlängning till Arlanda

Flera har framfört önskemål om en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda. Motivet bakom är att det idag är en tidskrävande resa från nordost till Arlanda, där man behöver passera centrala Stockholm för att ta sig till Arlanda.

En föreslår en ny sträckning som går från Roslags Näsby via Skarpäng, Vallabrink, Erikslund/Vallatorp, Lövbrunna med slutstation i Arlanda.

En föreslår en sträckning som går från T-Centralen via Odenplan, Vallentuna, Rimbo med slutstation i Arlanda. En annan föreslår en sträckning som går från Täby via Arlanda, Märsta med slutstation i Sigtuna.

Förlängning till Rimbo eller Norrtälje

Flera har framfört önskemål om en förlängning av Roslagsbanan till Rimbo eller Norrtälje. Motivet bakom är att förbättra koppling mellan Norrtälje och centrala Stockholm som saknar spårbunden trafik samt avlasta biltrafiken och busstrafiken. En menar att förlängning till Rimbo och Norrtälje skulle öppna upp för Roslagen och landsbygden. En annan menar att det ger en tidsbesparing, bekvämlighet och lägre investeringskostnad jämfört med en förlängning in till city. En föreslår en sträckning från Norrtälje till Täby eller Vallentuna.

Förlängning till Upplands Väsby

Flera har framfört önskemål om en förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Upplands Väsby, där byte kan göras till pendeltåg. Motivet är att det sparar restid för de resenärer som kanske ska resa vidare norr eller söderut från Upplands Väsby.

Förlängning till nordvästra Stockholm

Flera har framfört önskemål om en förlängning av Roslagsbanan till Kista. En menar att det behövs en ringförbindelse i Stockholms kollektivtrafiksystem. En har önskemål om att Roslagsbanan svänger före Universitetet och fortsätter sedan över Bergshamraleden till Arenastaden. En har önskemål om tvärförbindelser från Vallentuna till Kista, Bromma, Sollentuna eller Järfälla. En annan har önskemål om en tvärförbindelse från Täby via Solna station, Karolinska universitetssjukhus Solna med slutstation i Odenplan. Motivet är att det blir enkelt att ta sig till en pendeltågslinje eller tvärbana från norra sidan av stan. En menar att det saknas en bra kollektivtrafiklösning mellan Universitetet och Karolinska Institutet.

Övriga förlängningar

En menar att man ska förlänga norrut och förbättra kopplingen mellan tunnelbanan och Roslagsbanan genom att bygga ihop de vid stationerna Mörbys eller Danderyds sjukhus.

En föreslår en gren av Roslagsbanan mot Ropsten för att satsa på flera olika bytespunkter i kollektivtrafiken.

En har önskemål om att Roslagsbanan förlängs till Slussen för att sedan ansluta till Saltsjöbanan.

En har önskemål om förlängning av Roslagsbanan till Gullmarsplan.

Kommentarer: Region Stockholm noterar inkomna synpunkter på andra förlängningar. Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att utreda alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Projektet Roslagsbanan till city är ett resultat av detta. I detta projekt ingår det endast att utreda en förlängning av Roslagsbanan till city. Ett mål i projektet är att inte omöjliggöra en förlängning söderut.

2.1.25 Förlängning av tunnelbanans röda linje norrut

Flera synpunkter har kommit in med önskemål om att tunnelbanans röda linje förlängs norrut från Mörbys. Flera har framfört förslag på att banan förlängs till Roslags-Näsby, Täby, Arninge eller Hägernäs. En menar att en förlängning av tunnelbana norrut kommer minska kollektivtrafikens och biltrafikens stora bullerstörningar och barriäreffekt. En menar att förlängning av tunnelbanan norrut är mer motiverat än projektet på grund av att tunnelbanan går mer frekvent och har högre kapacitet än Roslagsbanan.

En föreslår att man lägger ned Roslagsbanan och bygger ut tunnelbanan. En annan har önskemål om att Roslagsbanan byggs till tunnelbana ovan mark, där spåren för tunnelbanan byggs ihop vid Tekniska högskolan och förlängs sedan norrut med ett nytt spår mellan Mörbys C och Arlanda.

En har önskemål om en förlängning av tunnelbanan via tunnel till Enebyberg och som sedan sträcker sig parallellt med Roslagsbanan till Roslags Näsby. Alternativt en förlängning hela vägen under mark till Galoppfältet via Täby C och Roslags Näsby. En föreslår att en tvärförbindelse av tunnelbanan via Mörbys C mellan Kärdal Sollentuna/Edsberg.

Kommentarer: Region Stockholm noterar inkomna synpunkter på andra förlängningar på tunnelbanans Röda linje. Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att utreda alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Projektet Roslagsbanan till city är ett resultat av detta. I detta projekt ingår det endast att utreda en förlängning av Roslagsbanan till city. Syftet med Roslagsbanans förlängning till city är att bland annat avlasta tunnelbanans röda linje som har kapacitetsproblem.

- 2.1.26 Övrigt om kollektivtrafik, pendlarparkeringar och vägnät
Flera synpunkter har kommit in angående busstrafiken, tunnelbanan, lokalbanor och vägnätet.

En har framfört förslag på elektriska förarlösa bussar från Stockholms östra till Odenplan. Motivet bakom är att det kan bli en kostnadseffektiv lösning i stället för genomförande av projektet.

En har önskemål om en busslinje som går till Roslags-Näsby för resenärer som inte bor i närheten av Roslagsbanan. En har önskemål om busslinje från Arninge station till Arlanda flygplats för att slippa åka via city och menar att det kommer att minska andelen bilar. En menar att det behövs båttrafik från Svinninge och direktbussar från Tekniska högskolan. En förordar alternativ Grön men menar att behov av matarbussar mellan Universitetet och Tekniska högskolan för att kompensera för att Stockholms östra försvinner i detta alternativ.

En föreslår tunnelbana till Södertälje eller Kungens Kurva, då det är mycket trafik till båda platser. En har önskemål om att tunnelbanans gula linje dras via Karolinska universitetssjukhus Solna-Mall of Scandinavia-Täby C-Arninge. Ett annat förslag är att gula linjen förlängs till Danderyds sjukhus, Mörby eller Täby efter Arenastaden. En har framfört förslag på kapacitetsförbättringar på tunnelbanans röda linje för att få dubbelt så många tåg mellan T-Centralen och Mörby C. Förslaget innebär att vartannat tåg körs sträckan Mörby C-Fruängen och vartannat tåg körs sträckan Mörby C-T-Centralen.

En har framfört önskemål om att bygga tvärbana. En annan har framfört önskemål om att förlänga tvärbanan från Solna till Mörby. En har framfört förslag på att förlänga tvärbanan från Solna till Danderyds sjukhus, där perrongen kan placeras mellan befintlig tunnelbana och Mörby station. Motivet är att resenärer från norrort kan byta till tvärbanan och lätt ta sig till arbetsplatser i Solna och Sundbyberg utan att först behöva åka in till

Odenplan. En har framfört förslag på att stombusslinje 4 blir konverterad till en ringlinje med spårväg. En har framfört förslag på en tvärbana mellan Täby/Arninge och Kista som sedan ansluts till den befintliga tvärbanan. Motivet bakom är att resandet från Täby mot västerut är tidskrävande. En undrar när Nockebybanan ska förlängas in till T-Centralen.

En förslår att investera i DUO-spårvagnar i stället för en ny tunnel. Motivet till detta är att med DUO-spårvagnar kan fler målpunkter och fler bytesmöjligheter nås samt att de har en lägre investeringskostnad. DUO-spårvagnstrafiken föreslås köra via Odenplan, Humlegården, Kungsgatan, Drottninggatan, Vasagatan, Cityterminalen och Fridhemsplan.

En har framfört att tvärförbindelse mellan norrort och Karolinska universitetssjukhus Solna behöver förbättras. En har framfört önskemål om att införa regionvägar så att kollektivtrafiken mellan Täby och Danderyd förbättras. En har framfört önskemål om att Roslagsgatan-Bergshamralänken-E4 runt Brunnsviken förläggs i tunnel i framtiden. En har önskemål om att förbättra trafiksituationen i Danderyd. Det gäller för vissa bussar som kan köra via E18 i stället. En annan har framfört förslag på tunnelförläggning av E18 genom Danderyd. En har framfört att det är viktigt att lämna plats för en tunnel som kopplar samman Klaratunneln och Norra länken.

Flera har framfört önskemål om att biljettpriserna sänks. Några har framfört oro över att biljettpriset höjs i samband med att Roslagsbanan förlängs till city.

Flera har önskat att ha en infartsparkering i anslutning till stationerna. Några önskemål som inkommit gäller infartsparkering vid Arninge, Svinninge eller Täby, för att kunna ta bilen till tåget.

Kommentarer: Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att utreda alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Projektet Roslagsbanan till city är ett resultat av detta. I detta projekt ingår det endast att utreda en förlängning av Roslagsbanan till city. Frågan om utvecklingsbehov och trafikering av busstrafik, tunnelbana och lokalbana ingår inte i lokaliseringsutredningen. Region Stockholm hänvisar till Trafikverket eller kommunen för synpunkter kopplat till statliga vägnätet, kommunala vägnätet eller kommunala åtgärder.

2.2 Samråd med berörda myndigheter, kommuner och organisationer

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

Följande myndigheter, kommuner och organisationer har lämnat synpunkter:

- Stockholms stad
- Danderyds kommun
- Täby kommun
- Vallentuna kommun
- Österåkers kommun
- Trafikverket
- Polismyndigheten
- Storstockholms brandförsvär
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Statens fastighetsverk
- Svenska kraftnät
- MTR
- Naturhistoriska riksmuseet
- KTH
- Stockholms universitet
- Akademiska Hus

2.2.1 Stockholms stad

Stockholms stad är positiva till att en förlängning av Roslagsbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6.

Kommunen anser att stationernas placering bör eftersträva maximal byteskapacitet med annan kollektivtrafik samt bra med byten mellan cykel och kollektivtrafik. Kommunen anser därmed att alternativ Grön bäst uppfyller efterfrågan på största möjliga byteskapacitet. Alternativet är också i enlighet med Stockholms stads översiktsplan. Kommunen anser däremot att ytterligare utredningar behöver genomföras innan det går att ta ställning och förorda något av de alternativa tunnelpåslagen.

Kommunen delar Region Stockholms bedömning om att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning troligen kommer att genomföras. Oavsett val av lokalisering berörs en ansenlig del av huvudstadens mest framträdande kulturmiljöer, kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer. Kommunen är positiva till att det i

samrådsunderlaget finns en medvetenhet och förståelse för de höga kulturhistoriska värden som ligger inom utredningsområdet.

Kommunen delar Region Stockholms uppfattning att det redan nu är betydelsefullt att planera för genomförandet av projektet genom att utreda etableringsytor, arbetstunnlar och transportvägar samt att hänsyn ska tas till närboende om omgivande miljö vid val av platser för detta. Kommunen vill dock understryka att denna hänsyn även måste omfatta skolor, förskolor, lekplatser, trafiksäkerhet, framkomlighet och kulturmiljö.

Vid alternativ Gul och Grön försvinner Stockholm östra och spårområdet kommer inte längre att användas till järnvägstrafik. Kommunen vill påminna om att byggande av bostäder på platsen endast kan göras av markägare.

Kommentar: Region Stockholm noterar Stockholms stads förordande av alternativ Grön. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger. De målformuleringar som tagits fram för lokaliseringsutredningen och används som grund för val av alternativ bedöms vara i linje med de mål och hänsyn som Stockholms stad lyfter i sitt yttrande.

Genom hela planläggningsprocessen sker miljöbedömning av projektet vilket syftar till att integrera miljöaspekter i planeringen och minimera projektets miljöpåverkan.

I fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer byggskedet utredas närmare och vid behov kommer beslut om anpassningar och skyddsåtgärder fattas. Region Stockholm avser att ha nära samverkan med Stockholms stad gällande stationslägen och flera andra frågor för att stödja framtida stadsutveckling och effektiv bytesfunktion.

2.2.2 Danderyds kommun

Danderyds kommun framhäver att flera synpunkter från det tidigare samrådet inte har beaktats och att remisstiden för samrådstillfället är kort.

Kommunen framhäver att alternativ Grön är mest effektiv då det innebär effektiva byten till olika kollektivtrafikslag. Stationsläget vid Tekniska högskolan för alternativ Blå nås idag även med tunnelbanans röda linje. Alternativ Orange innebär minst nytta för kommunen.

Kommunen har önskemål om ett helhetsperspektiv i planeringen med konsekvensanalyser av förslag. Detta gäller både tillgänglighet till kollektivtrafik och framkomlighet men även de kumulativa miljöeffekterna som Roslagsbanan till city väntas ge.

I samrådsunderlaget framgår ingenting om de kumulativa effekterna för kommunen. Med detta menas de effekter som kapacitetsökning har i Danderyds kommun. Kommunen förutsätter att det kompletteras i kommande planhandlingar. Såvitt kommunen kan bedöma, inte minst genom samrådet, fortskrider Region Stockholms planering för ökad trafik på Roslagsbanan som om den ökade belastningen i Danderyds kommun är möjlig.

Kommunen redogör för att det är viktigt att stationslägena inom kommunen kvarstår och turtätheten är god samtidigt som situationen för buller, vibrationer och andra möjliga störningar förbättras. Vidare bör den planskilda korsningen vid Danderydsvägen/Ekebydalsvägen vara genomförd innan detta kan genomföras.

Kommunen redogör för att i sin översiktsplan omnämns Roslagsbanan fortsatta trafiksäkerhets- och bulleråtgärder längs med spåret samt uppgradering av stationerna. Vidare kan Roslagsbanan dras om i ett mer västligt läge i höjd med Mörby station för att skapa en bättre koppling vid Danderyds sjukhus och underlätta byten mellan olika trafikslag samtidigt som målpunkten Danderyds sjukhus kan nå lättare för resande med Roslagsbanan.

Målpunkten Danderyds sjukhus är idag en av Stockholms mest trafikerade bytespunkter i kollektivtrafiken. Genom en bättre koppling mellan Roslagsbanan och Danderyds sjukhus skapas en större regional nytta. Detta är av särskild vikt då Region Stockholm framfört önskemål att utveckla verksamheten kring Danderyds sjukhus i framtiden. För detta behövs ett helhetsgrepp där kommun, region och stat (väghållare för E18) har ett helhetsperspektiv i denna fråga.

Kommunen framhäver att på längre sikt finns behov av att även förlänga Roslagsbanan till Arlanda, utbyggnad av tunnelbana norr mot Täby och Arninge samt utbyggnad av tunnelbana sydväst mot Kista/Solna. All planering som Region Stockholm gör ska även beakta en framtida tunnelförläggning av E18 och omdragning av Roslagsbanan till Danderyds sjukhus och inte omöjliggöra detta.

I det tidiga samrådet lyftes effekter av teknikutveckling fram. Detta kan bidra till att turtätheten ökas enligt Region Stockholm. Vidare lyftes även möjligheten att köra tågen snabbare. För att en sådan utredning ska bli fullständig måste den omfatta fördjupade utredningar av konsekvenserna för närboende av buller, vibrationer och andra möjliga störningar.

Region Stockholm har genomfört kapacitetsförstärkningar av Roslagsbanan norr om och söder om Danderyds kommun i syfte att möjliggöra ökad trafik på banan. Under år 2013 ansöktes om tillstånd för trafiken. Av ansökningshandlingarna framgår att den trafikökning som planeras är omfattande. Vidare planeras betydande hastighetsökningar för tågen. För att kunna genomföra detta måste stationer i Danderyd tas bort. Ärendet om tillstånd till trafiken, var i kommunen en av remissinstanserna, fullföljdes aldrig. Kommunen har berett Region Stockholm tillfälle att yttra sig om sina planer på att öka trafiken på Roslagsbanan. Region Stockholm har meddelat att kravet om separat kontrollprogram är obehövligt, hävdar att hastighetsbegränsning och trafikreducering inte är bullerskyddsåtgärder, beskriver även att bullerskyddsprojektet för Roslagsbanan är avslutat samt att vidtagna åtgärder tagit höjd för en förtätad tågtrafik. Nämndens begäran har därmed inte efterkommits.

Kommentarer: Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att utreda alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Projektet Roslagsbanan till city är ett resultat av detta. I detta projekt ingår det endast att utreda en förlängning av Roslagsbanan till city.

För att möta ett framtida kapacitetsbehov behövs på sikt, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana. Sådana åtgärder är bland annat utbyggnad till dubbelspår på vissa sträckor som idag har enkelspår, plattformsförlängningar och utbyggnad av depåer för att hantera fler tåg. Dessa åtgärder omfattas dock inte av detta samråd och befinner sig i ett tidigt planeringsskede.

2.2.3 Täby kommun

Täby kommun förordar alternativ Grön med de nya stationerna Odenplan och T-Centralen. Kommunen menar att stationerna bidrar till förbättrad tillgänglighet som är en utgångspunkt för avtal om medfinansieringsersättning från exploatörer i samband med bostadsutveckling i närheten till Roslagsbanan.

Kommunen framhäver att det är viktigt i fortsatta processen skapa effektiva bytesmöjligheter mellan Roslagsbanans station och tunnelbanans station vid Universitetet. Det är även viktigt att upprätthålla tillgängligheten till Tekniska högskolan med tunnelbanans röda linje.

Kommunen redogör för att övergripande ekonomiska konsekvensbeskrivningar för de olika alternativen saknas, samt för de kommande åtgärder på befintlig bana såväl som följdinvesteringar. De ekonomiska effekterna behöver hanteras tidigt i projektet för att möjliggöra samordning med bostadsutveckling och eventuell påverkan på den kommunala infrastrukturen i Roslagsbanans närhet.

Kommunen framhäver även att projektets kostnader i sin helhet, inklusive kringkostnader hålls nere. Kostnaderna behöver redovisas med vad som ingår i Sverigeförhandlingens avtal avseende till exempel åtgärder på befintlig bana respektive den nya tunneln.

Kommentar: Region Stockholm noterar Täby kommuns förordande av alternativ Grön. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

Bytesmöjligheter på befintlig bana ingår inte i projektet, dock innebär alternativ med övergång till tunnel vid läge B ett nytt läge för station Universitetet. Om läget beslutas kommer stationsutformning vid Universitet studeras i nästa skede av järnvägsplanen. Ambitionen med de nya stationerna är att utforma dem som smidiga bytespunkter och med så korta bytestider som möjligt.

Region Stockholm instämmer med att ekonomiska effekter behöver hanteras tidigt i projektet. Kostnadsbedömning för respektive alternativ har utretts under hösten 2022 och kommer att vägas in i när lokaliseringsalternativen utvärderas.

För att möta ett framtida kapacitetsbehov behövs på sikt, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana. Sådana åtgärder är bland annat utbyggnad till dubbelspår på vissa sträckor som idag har enkelspår, plattformsförlängningar och utbyggnad av depåer för att hantera fler tåg. Dessa åtgärder omfattas dock inte av detta samråd och befinner sig i ett tidigt planeringsskede.

2.2.4 Österåkers kommun

Kommunen redogör för att huvudinriktningen fortsatt ska vara alternativet via Odenplan som har högst resenärsnytta och är det alternativ som överenskommits inom ramen för Sverigeförhandlingen. Kommunen framhäver dock att en öppenhet bör finnas för att diskutera anpassning av det befintliga avtalet, tillsammans med berörda parter, om något av de andra alternativen, Orange eller Blå, visar mer fördelaktiga förutsättningar avseende ekonomi, funktion och tid.

Kommunen belyser att åtgärder på befintlig bana behöver hanteras skyndsamt för samordning med bostadsutvecklingen enligt åtagande och för att identifiera påverkan på den kommunala infrastrukturen i Roslagsbanans närhet. Speciellt kring Roslagsbanans stationer behöver det i ett tidigt skede ske en samordning mellan järnvägsinfrastrukturen, anslutande befintliga och nya gator samt gång- och cykelvägar och tillkommande bebyggelse.

Kommentar: Region Stockholm noterar Österåkers kommun förordande av alternativ Grön. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

För att möta ett framtida kapacitetsbehov behövs på sikt, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana. Sådana åtgärder är bland annat utbyggnad till dubbelspår på vissa sträckor som idag har enkelspår, plattformsförlängningar och utbyggnad av depåer för att hantera fler tåg. Dessa åtgärder omfattas dock inte av detta samråd och befinner sig i ett tidigt planeringsskede.

2.2.5 Vallentuna kommun

Kommunen förordar alternativet via Odenplan som överenskommits inom ramen för Sverigeförhandlingen. Kommunen framhäver dock att en öppenhet bör finnas för att diskutera anpassning av det befintliga avtalet, tillsammans med berörda parter, om något av de andra alternativen, Orange eller Blå, visar mer fördelaktiga förutsättningar avseende ekonomi, funktion och tid.

Kommunen lyfter fram att i samrådsunderlaget inför beslut om betydande miljöpåverkan framgår komplicerade miljöförutsättningar för utbyggnaden. Kommunen förutsätter en utbyggnad som minimerar negativa miljökonsekvenser.

Kommunen belyser att åtgärder på befintlig bana behöver hanteras skyndsamt för samordning med bostadsutvecklingen enligt åtagande och för att identifiera påverkan på den kommunala infrastrukturen i Roslagsbanans närhet.

Kommunen framhäver att förutom kapacitetsåtgärder är det även viktigt att utveckla goda bytesmöjligheter till busstrafik och tunnelbana i allmänhet och i synnerhet bra reserelationer mellan Roslagsbanan och den röda tunnelbanelinjen innan T-Centralen exempelvis vid Danderyd/Mörby och/eller Universitetet.

Kommentar: Region Stockholm noterar Vallentuna kommuns förordande av alternativ Grön. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

För att möta ett framtida kapacitetsbehov behövs på sikt, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana. Sådana åtgärder är bland annat utbyggnad till dubbelspår på vissa sträckor som idag har enkelspår, plattformsförlängningar och utbyggnad av depåer för att hantera fler tåg. Dessa åtgärder omfattas dock inte av detta samråd och befinner sig i ett tidigt planeringsskede.

Bytesmöjligheter på befintlig bana ingår inte i projektet, dock innebär alternativ med övergång till tunnel vid läge B ett nytt läge för station Universitetet. Om läget beslutas kommer stationsutformning vid Universitet studeras i nästa skede av järnvägsplanen. Ambitionen med de nya stationerna är att utforma dessa som smidiga bytespunkter och med så korta bytestider som möjligt.

2.2.6 Trafikverket

Trafikverket ser positivt på de nyttor som skapas av Roslagsbanans förlängning till city. Trafikverket menar att de utifrån rubricerat samrådsmaterial inte har tillräckligt med underlag för att ta ställning till förslag på korridorer, tunnelpåslag eller station. Detta då det av samrådsmaterialet inte framgår om korsningar med befintliga undermarksanläggningar skiljer sig åt mellan de redovisade korridorerna.

Trafikverket lyfter fram att samtliga korridorer samt tunnelpåslag har påverkan på befintlig infrastruktur och anläggningar och behöver utredas vidare utifrån diverse tekniska förutsättningar samt utifrån trafikpåverkan

under byggtid. Korridorerna i lokaliseringsutredningen kommer att beröra flertalet väg- och järnvägsanläggningar av riksintresse och särskild hänsyn behöver tas till dessa. De riksintressen som berörs är Norra länken, Värtabanan och Citybanan.

Trafikverket ser i dagsläget följande korsningspunkter/beröringspunkter mot befintlig anläggning som behöver bevakas, utredas och säkerställas senast i nästkommande skede:

Roslagsvägen

- Trafikpåverkan för E18 under byggtid.
- Närhet till vägtunnel Roslagstunneln och Albanotunneln.

Värtabanan

- Korsar anläggning, förutsättning beroende av det tunnelpåslag som förordas.

Norra länken

- Korsar anläggningen, förutsättning beroende av det tunnelpåslag som förordas.
- Miljödom för Norra länken: tillstånd och villkor för vattenverksamhet, inklusive pågående kontrollprogram.

Citybanan

- Potentiell anslutning mot Citybanans mellanplan, funktioner i bytespunkterna behöver utredas nogsamt.
- Påverkan för Citybanan etapp 2, Stockholm Odenplan.
- Vatteninträngning, Stockholm City.
- Närhet till järnvägstunnel längs hela sträckningen.
- Miljödom för Citybanan; tillstånd och villkor för vattenverksamhet, inklusive pågående kontrollprogram.
- Bärande konstruktioner vid stationerna.
- Övervaknings- och säkerhetssystem vid stationerna.

Trafikverket ser att Region Stockholm i nästkommande skede behöver tydliggöra och utreda komplexiteten i de korsningspunkter som Roslagsbanan till city föranleder och säkra upp de ingångsvärden till kravställningar som behövs för att skapa tillräcklig trygghet i åtgärdens genomförbarhet.

Trafikverket framhåller ett behov av ett samverkansavtal för fortsatt samverkan. Trafikverket förbehåller sig även rätten att få till stånd ett

finansieringsavtal där åtgärder kopplade till eventuella beröringspunkter med Trafikverkets anläggning finansieras i sin helhet av Region Stockholm.

Vad avser PM betydande miljöpåverkan påpekar Trafikverket att påverkan på befintliga anläggningar bör finnas med som miljöaspekt. Många av de befintliga undermarksanläggningar som Roslagsbanan kommer korsa oavsett korridor har aktiva miljödomar gällande grundvattenbortledning och kontrollprogram vilka behöver tas hänsyn till. Detta anser Trafikverket även behöver förtydligas i PM:ets avsnitt "6.1 Annan prövning som kan krävas". Trafikverket menar vidare att det i PM:et inte framgår om korsningar med befintliga undermarksanläggningar kan vara alternativskiljande.

Kommentar: Korridorerna i lokaliseringsutredningen kommer att beröra flertalet väg- och järnvägsanläggningar av riksintresse och Region Stockholm instämmer att särskild hänsyn behöver tas till dessa. I arbetet med lokaliseringsutredningen har denna påverkan översiktligt studerats. Påverkan både under bygg- och driftskedet är en del i utvärderingen av de olika alternativ där de tekniska riskerna bland annat omfattar möjlig påverkan.

Efter att beslut tagits om lokalisering fortsätter processen med framtagande av järnvägsplan. Korsningspunkter/ beröringspunkter inklusive tillståndshantering är en av flera viktiga aspekter att hantera i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen samt är en viktig del att hantera i kommande tillståndsprövning för vattenverksamhet. Region Stockholm avser ha fortsatt kontinuerlig dialog med Trafikverket om detta.

De miljöaspekter som behandlas i PM Samrådsunderlag inför beslut om betydande miljöpåverkan är de som behandlas i 6e kap miljöbalken. I avsnitt 5.4 lyfts påverkan på grundvatten som en betydande miljöaspekt. I kommande skeden kommer behov av anpassningar till befintliga anläggningar studeras vidare.

2.2.7 Polismyndigheten

Polismyndigheten anser att det inte är av avgörande betydelse huruvida alternativ Blå eller Grön väljs. Om alternativ Orange väljs förordar dock Polismyndigheten att sträckningen görs utan station vid Rådmansgatan. Detta då området runt Rådmansgatan, till skillnad från ytorna vid Odenplan, Tekniska högskolan och Universitetet, saknar bra ytor för att hantera stora flöden av resenärer. Ställningstagandet motiveras även utifrån att knutpunkterna Odenplan och Tekniska högskolan redan idag är etablerade ur ett ordnings- och säkerhetsperspektiv, varvid Polismyndigheten anser att

det är mer effektivt att bygga vidare på det befintliga arbetet vid dessa platser än att få ytterligare en knutpunkt som till exempel kan innebära en öppen drogmarknad.

Polismyndigheten påtalar att en station vid Rådmansgatan skulle öka tätheten av människor i området och skapa potentiella risker. Exempelvis kan det få betydelse vid en evakuering av stationen eller vid stora flöden av till exempel supportrar.

Polismyndigheten menar att om en ny station vid Rådmansgatan ska samordnas med befintlig tunnelbanestation så bör kapaciteten för de befintliga uppgångarna ökas för att klara av en samtidig evakuering av de båda stationerna och för att klara rörelser av stora mängder människor som inte rör sig rationellt.

Polismyndigheten framhåller också att en station vid Rådmansgatan, förutom befintlig tunnelbana, skulle sakna övrig kommunal infrastruktur så som bussar. Detta skulle troligen påverka flöden över och längs med gator som redan idag är belastade med hög trafik på trottoarer och övergångsställen. Detta menar Polismyndigheten kan komma att öka risken för trafikolyckor med personskador och kan troligen påverka framkomligheten i trafiken.

Polismyndigheten framhåller att det idag finns ökade risker för antagonistiska hot. Därav menar Polismyndigheten att alla nya infrastrukturella projekt måste planeras och byggas på så sätt att effekterna av en attack blir så små som möjligt, och helst på så vis att möjligheterna till att genomföra en attack minimeras genom väl planerade och uttänkta säkerhetsåtgärder. Möjligheten till fria siktlinjer och exempelvis kameraövervakning bör tas i beaktande.

Polismyndigheten rekommenderar att guider/rekommendationer avseende säkerhet i offentlig miljö, exempelvis MSB:s guide avseende säkerhet i offentlig miljö, studeras och efterföljs för att redan från början i projektet arbeta med Security by design.

Kommentar: Region Stockholm noterar inkomna synpunkter och tar med sig den information som Polismyndigheten redogör för. Resultat av den översiktliga olycksriskbedömning som genomförts belyser att frågor om säkerhet behöver analyseras vidare i kommande skeden. Då olycksrisken påverkas av detaljer gällande anläggningens läge och utformning, som i detta skede inte definierats, har en fullständig riskbedömning inte varit

möjlig att genomföra. Utredningsarbetet har anpassats till skedet som projektet befinner sig i, men Region Stockholm instämmer med Polismyndigheten att frågorna behöver beaktas. I ett kommande skede avser Region Stockholm att inkludera säkerhets- och trygghetsfrågor inom anläggningen som del i arbetet.

Region Stockholm tar med sig önskemål samt litteraturtips inför fortsatta samråd med Polismyndigheten.

2.2.8 Storstockholms brandförsvär

Storstockholms brandförsvär (SSBF) har i detta skede valt att endast lämna generella kommenterar kring hantering av olycksrisker och möjlighet till räddningsinsatser som behöver beaktas oavsett valt alternativ.

En del av Roslagsbanan kommer gå i tunnel under befintlig bebyggelse. SSBF påtalar behovet av att i ett tidigt skede utreda potentiella olycksscenarier, så som brand eller explosion, och hur dessa kan påverka tunnelns konstruktion.

SSBF anser att Länsstyrelsens rekommendation om en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg bör används för Roslagsbanan där urspårning är en potentiell olycksrisk. Avståndet kan minskas om risknivån visas vara låg eller om kompletterande riskreducerande åtgärder införs.

SSBF påtalar behovet av att utreda plattformsavskiljning inom projektet för att minska risk för suicid i anslutning till eller på plattformen på stationen. Även övriga skyddsmetoder mot suicid längs med spårväg, som exempelvis stängsel, bör utredas.

SSBF lyfter viken av att beakta framkomlighet för räddningsfordon i samband med släckinsats. Detta gäller både vid markyta samt till tunnelrör och stationer. SSBF menar att plats för uppställning av räddningsfordon bör projekteras i ett tidigt skede. SSBF anser vidare att insatskonceptet bör utformas så likt som möjligt det system som finns i befintliga anläggningar, exempelvis Citybanan. Vidare anser SSBF att då det verkar bli långa sträckor i tunnel mellan stationerna är det viktigt att det finns möjlighet att göra insats från fler platser än enbart från plattformar eller tunnelmynning. En rökdykarinsats bör maximalt uppgå till 75 meter i tät brandrök varpå det bör planeras för tillräckligt med angreppsvägar utifrån detta mått.

SSBF påtalar att en anslutning av Roslagsbanan till befintliga stationer kommer öka personbelastningen på dessa stationer avsevärt. Därav finns behov av att utreda att den ökade belastningen inte medför att situationen på

befintliga stationer blir ohållbar. SSBF lyfter även att om utrymnings- och insatsvägar är desamma kommer det bli ett ökat motflöde vilket påverkar möjligheten till räddningsinsats.

SSBF betonar att det behöver beaktas hur utrymning ska ske vid en brand i tåg som stannar i tunneln. Utrymningsstrategin från stationer och tunnel behöver bygga på självutrymning och särskild hänsyn behöver tas till personer med funktionsvariation.

SSBF lyfter att de vid en räddningsinsats behöver stänga av spårområdet för att värna personalens säkerhet. Detta kräver rutiner för att kunna genomföras. Avstängningar av spår, tunnlar och stationer till följd av olyckor bör beaktas ur ett samhällsekonomiskt perspektiv utifrån vilka konsekvenser som staden och länet kan acceptera. Detta gäller både konsekvenser under räddningsinsatsen och efter.

SSBF ser ett behov av att studera utformning och placering av kontaktledningar så att de inte påverkar en räddningsinsats negativt. Vid en räddningsinsats som berör spårvägen kommer räddningstjänsten sannolikt behöva göra kontaktledning spänningslös (räddningsfrånkoppling) och arbetsplatsjorda kontaktledningen för att kunna genomföra en säker insats. SSBF ser det som en fördel om spårvägen förses med fasta installationer för arbetsplatsjordning. Lösningarna bör samrådats med SSBF.

SSBF menar att brandvatten behöver säkras i anslutning till insatsvägarna, maximalt 75 meter mellan uppställningsplats och närmsta brandpost och därefter maximalt 50 meter från uppställningsplatsen från insatsvägen. Även vattentillgång i tunnel samt på plattformar behöver säkerställas. SSBF ser gärna att systemet utformas likvärdigt befintliga system i Citybanan. Vid projekteringen behöver både minsta tryck och högsta tryck beaktas.

Fordonsparken för Roslagsbanan består, utifrån SSBF:s vetenskap, av äldre fordon som ofta har en högre brandbelastning samt risk för övertändning. SSBF menar att maxeffekten och brandpåverkan från fordonet på omgivande byggnadsdelar samt på utrymmande personer och räddningspersonal behöver beaktas.

SSBF framhåller ett behov av att beakta räddningstjänstens möjlighet till insats i de olika arbetsområdena, samt i angränsande befintlig bebyggelse, under byggtid. Det behöver finnas tydliga planer för hur brandskydd löses på

plats under arbetet, samtidigt som räddningstjänstens tillgänglighet behöver lösas under hela byggtiden.

Kommentarer: Region Stockholm noterar inkomna synpunkter och tar med sig den information som SSBF redogör för. Resultat av den översiktliga olycksriskbedömning som genomförts belyser att frågor om personsäkerhet behöver analyseras vidare i kommande skeden. Då olycksrisken påverkas av detaljer gällande anläggningens läge och utformning, som i detta skede inte definierats, har en fullständig riskbedömning inte varit möjlig att genomföra. Utredningsarbetet har anpassats till skedet som projektet befinner sig i, men Region Stockholm instämmer med SSBF att frågorna behöver beaktas djupare avseende till exempel utrymning och möjlighet till räddningsinsats i tunnelmiljö. Närmare beskrivningar av tekniska lösningar har i detta skede inte varit möjliga att göra, men avses kunna presenteras efter genomförd systemhandling. Region Stockholm önskar också framföra att fordonsparken på Roslagsbanan är under utbyte till en modernare typ av fordon.

I ett kommande skede avser Region Stockholm att inkludera ytterligare utredning kring ovanstående aspekter som del i arbetet. Region Stockholm noterar de synpunkter som har lämnats under detta samråd och tar med sig de önskemål som SSBF framfört.

2.2.9 Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) påtalar att magnetfältsnivåer bör redovisas för bostäder och andra platser där barn vistas varaktigt och förhöjda fält kan förväntas på grund av kraftledning.

SSM belyser miljöbalkens tillämpning vid bedömning av olika alternativ och av eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder. SSM påtalar att Folkhälsomyndigheten är tillsynsvägledande när det gäller miljöbalken eftersom det i det här fallet avser miljöfarlig verksamhet som inte är tillståndspliktig enligt strålskyddslagen.

SSM redogör för att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring kraftledningar och transformatorstationer. SSM redogör vidare för de referensvärden för elektromagnetiska fält som är satta avseende allmänhetens exponering genom Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält (SSMFS 2008:18).

SSM påtalar vidare att det finns vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält.

Kommentarer: Region Stockholm noterar inkomna synpunkter och tar med sig den information som Strålsäkerhetsmyndigheten redogör för.

Järnvägsanläggningen kommer att generera elektromagnetiska fält. De elektromagnetiska fälten bedöms preliminärt inte överskrida rekommenderade nivåer på platser där människor vistas, dock kan exempelvis likriktarstationer och nätstationer komma att behöva placeras i berg för att säkerställa detta. Behovet av åtgärder kommer att undersökas i det fortsatta arbetet.

Till följd av att effekterna till stor del beror av den detaljerade utformningen av anläggningen kommer Region Stockholm att fortsatt bevaka frågan i kommande skede.

2.2.10 Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) är positiv till ett robust kollektivtrafiknät i Stockholms norra delar och uppskattar möjligheten till en tidig och kontinuerlig dialog avseende ärendet. Inom utredningsområdet äger staten genom SFV flera fastigheter.

SFV har tidigare, under Sverigeförhandlingen samt i yttrande i tidigt samråd, uttalat att tunnelpåslagets början bör vara norr om Ålkistan för att eliminera Roslagsbanans barriäreffekt i aktuellt område.

Om inte tunnelpåslag kan placeras norr om Ålkistan anser SFV att station "Universitetet" ska behållas i befintligt läge. SFV kan inte acceptera möjlig övergång mellan markläge och tunnel läge B eftersom det mycket negativt kommer påverka den södra delen av det statliga byggnadsminnet Bergianska trädgården, våtmarken i Bergianska trädgården och det visuella sambandet mellan de statliga byggnadsminnena Bergianska trädgården och Naturhistoriska riksmuseet. Läge B kommer även ta i anspråk ängsmark mellan Roslagsbanan och Roslagsvägen vilket SFV framhåller som negativt ur markanvändningssynpunkt.

SFV förbehåller sig rätten att komma med ytterligare synpunkter vartefter planerna konkretiseras.

Kommentarer:

Syftet med lokaliseringsutredningen är att rekommendera ett sträckningsalternativ som med bland annat minsta intrång och olägenhet, utan oskälig kostnad uppfyller målen med projektet.

En viktig faktor för lokalisering av övergång från befintligt spår till tunnel är kvaliteten på berget och vilken påverkan det ger på riksintressen samt även andra skyddade mark- och vattenområden med höga miljövärden. Barriäraspekten utgör en central fråga i den pågående utredningen för att hitta lämpligaste lokaliseringen.

Genom hela planlägningsprocessen sker miljöbedömning av projektet vilket syftar till att integrera miljöaspekter i planeringen och minimera projektets miljöpåverkan. De synpunkter som lyfts kommer beaktas i den fortsatta miljöbedömningen.

2.2.11 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät bygger en tunnel från Anneberg till Mårtensdal i Södra Hammarbyhamnen för en ny elförbindelse under centrala Stockholm. Elförbindelsen är en del av rikets elförsörjning och det är av stor vikt att ledningen inte kommer till skada.

Svenska kraftnät erhåller miljödom i projekt Anneberg – Skanstull Tunnel, som styr villkor kring grundvatten bland annat. I domen redovisas bedömt påverkansområde för grundvatten, och detta område sammanfaller på stor sträcka med redovisat utredningsområde för Roslagsbanan.

Svenska kraftnät menar att det föreslagna alternativet för ny sträckning av Roslagsbanan redovisas endast i planläge och ej med höjder. När kompletterande information finns om Roslagsbanans läge med profilritningar kan samtliga frågeställningar hanteras.

Svenska kraftnät ska vara fortsatt remissinstans vid det kommande arbetet med lokalisering av Roslagsbanans förlängning.

Kommentarer: Region Stockholm noterar inkomna synpunkter och tar med sig den information som Svenska kraftnät redogör för angående befintliga miljödomar. Region Stockholm avser att ha fortsatt dialog med Svenska kraftnät i kommande arbete med järnvägsplanen då också kumulativa effekter för grundvattensituationen kommer beaktas och profilritningar kommer presenteras.

2.2.12 MTR

MTR ställer sig positiva till Roslagsbanans förlängning då den förväntas förkorta restider och möjliggöra nya resmönster för befolkningen i nordöstra Stockholm.

MTR förordar alternativ Grön då detta, genom välplanerade utformningar av bytesmöjligheter vid Odenplan och T-Centralen, kan ge en högre resenärsnytta.

MTR påtalar att de befintliga stationerna Odenplan och T-Centralen idag är hårt belastade bytespunkter. Därav ser MTR ett behov av att utforma de nya stationerna på så vis att resenärernas byten kan optimeras samt att jämt fördela resenärerna på och inom de olika bytespunkterna.

MTR anser att möjligheten till att vända tåg på T-centralen är av kritisk betydelse för en effektiv och störningsfri trafikering. Ändstationens vändspårskapacitet är avgörande och MTR menar att fyra plattformsspår vid T-Centralen är en rimlig lösning när ändstationen ansluts till extra spår söderut för vändning. MTR påtalar även att vändspår söder om Odenplans station kan öka nätets flexibilitet.

MTR framhåller vikten av att lokaliseringstuderingen säkerställer att eventuella reservat för framtida potentiella utbyggnader av tunnelbanan och citybanan inte påverkas av Roslagsbanans nya sträckor och stationer.

MTR delar Region Stockholms kollektivtrafikplan 2050 (KTP50) syn på att behovet av förlängning av Roslagsbanan norrut bör utredas. I arbetet med planering av nya investeringar, inklusive tätare trafik och förlängning till City, behöver systemnyttan och eventuella beroenden med kommande förlängningar norrut beaktas.

MTR påtalar att KTP50 inte inkluderar förlängning av Roslagsbanan söderut i listan med åtgärdsförslag. MTR påtalar att en möjlig förlängning av Roslagsbanan söder om T-Centralen behöver analyseras framöver vad gäller vilken påverkan det kan få även för förlängningen till city. Det kan exempelvis gälla utformningen av Roslagsbanans station vid T-Centralen och hur/om tunnelreservat ska planeras in redan från början för fortsatt utbyggnad söderut i ett senare skede.

MTR påtalar vikten av att en smidig övergång till nya och utbyggda depåer och att nya uppställningsspår ska planeras i god tid innan avvecklingen av Stockholms östra och inköp av nya fordon.

MTR påtalar att lösningar för ersättningstrafik, planerad såväl som akut, i form av ersättningsbussar eller dylikt bör ses över i ett tidigt skede. Detta då ersättningstrafik för spårbunden trafik är en utmaning.

Slutligen meddelar MTR att de gärna bistår Region Stockholm i kommande dialog och utredningar utifrån sin roll som erfaren operatör.

Kommentarer: Region Stockholm noterar MTRs förordande av alternativ Grön och tar med sig den information MTR redogör för.

Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Möjliggörande av en framtida förlängning söderut och trängsel vid nya stationer är några av de viktiga aspekterna inför utvärdering av utredningsalternativen. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

Efter att beslut tagits om lokalisering fortsätter processen med framtagande av järnvägsplan. I arbetet med järnvägsplanen kommer det valda alternativet studeras vidare och ett mer detaljerat planförslag tas fram. Spårutformning, påverkan på järnvägsanläggningar samt trängsel och flöden vid bytespunkter är några av flera viktiga aspekter att beakta i den fortsatta utredningen.

Region Stockholm instämmer med MTR om att planering av ny depå behöver hanteras i god tid. För att möta ett framtida kapacitetsbehov behövs på sikt, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana. Sådana åtgärder är bland annat utbyggnad till dubbelspår på vissa sträckor som idag har enkelspår, plattformsförlängningar och utbyggnad av depåer för att hantera fler tåg. Dessa åtgärder omfattas dock inte av detta samråd och befinner sig i ett tidigt planeringsskede.

2.2.13 Naturhistoriska riksmuseet

Naturhistoriska riksmuseet framhåller att museet är ett nationellt besöksmål som är beroende av tillgänglig kollektivtrafik för att verka. I den mån valet av korridor påverkar placeringen av station Universitetet vill Naturhistoriska riksmuseet understryka vikten av att en station fortfarande finns i museets och universitetets närområde.

Kommentarer: För alternativ med övergång till ny tunnel vid läge C och D kommer station Universitet kvarstå i befintligt läge. Alternativ med

övergång till tunnel vid läge B innebär ett nytt läge för station Universitetet. Om läget beslutas kommer stationsutformning vid Universitet studeras i nästa skede av järnvägsplanen. Ambitionen med de nya stationerna är att utforma dessa som smidiga bytespunkter och med så korta bytestider som möjligt.

2.2.14 KTH

KTH framhåller att många anställda och studenter nyttjar Roslagsbanan för resa mellan hem och arbetsplats. KTH anser att en omdragning av Roslagsbanan och ny station i anslutning till KTH:s och Stockholms universitets lokaler är viktig för kommunikationen med övriga staden.

KTH förordar alternativ Blå och ser tunnelmynning D som det bästa alternativet för en fungerande anslutning till campus Albano.

KTH betonar vikten av att projektet, både under byggtid och under framtida drift, tar hänsyn till den forskningsverksamhet som bedrivs på KTH:s campus vars instrument och utrustning är mycket känslig för vibrationer och magnetfält.

Kommentarer: Region Stockholm noterar förordandet av alternativ Blå med övergång till ny tunnel vid läge D. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån de effekter och konsekvenser, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger. Tillgång till målpunkter är en del av utvärderingen för alternativen.

Risken för negativa effekter med avseende på stömljud och vibrationer är generellt sett begränsade när spåret går i tunnel relativt djupt. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer skadebegränsande åtgärder och åtgärder för att minska störningar under både drift- och byggskedet hanteras fortlöpande. Förekomst av särskild känslig utrustning kommer att beaktas i kommande skede.

Järnvägsanläggningen kommer att generera elektromagnetiska fält. De elektromagnetiska fälten bedöms preliminärt inte överskrida rekommenderade nivåer på platser där människor vistas, dock kan exempelvis likriktarstationer och nätstationer komma att behöva placeras i berg för att säkerställa detta. Behovet av åtgärder kommer att undersökas i det fortsatta arbetet. Till följd av att effekterna till stor del beror av den detaljerade utformningen av anläggningen kommer Region Stockholm att fortsatt bevaka frågan i kommande skede.

2.2.15 Stockholms universitet

Stockholms universitet välkomnar en förlängning av Roslagsbanan då den kan bidra till att avlasta annan kollektivtrafik till och från universitetsområdet.

Stockholms universitet har inga synpunkter kring vilken av korridorerna i lokaliseringsutredningen som är bäst då restiden till city bedöms bli ungefär densamma.

Stockholms universitet anser det bekymmersamt att det nya campus Albano inte finns inritat på den karta i samrådsunderlaget som visar koncentration av bostäder och arbetsplatser i utredningsområdet. Då området är under kraftig tillväxt föreslår universitetet att möjligheten till att förlägga en ny station i anslutning till Albano ska studeras. Stockholms universitet bedömer att en sådan station skulle vara möjlig oavsett vilken sträckning som realiserar.

Stockholms universitet ser det som positivt med en förlängning i tunnel enligt läge B eller C, vilket skulle bidra till att fysiska barriärer i området försvinner. Vid ett alternativ där stationen Universitetet förläggs i tunnel läge B och eventuellt C bör det utredas om det går att skapa en omstigningsplats som underlättar byte mellan färdmedel vid stationen.

Stockholms universitet anser att läge D för övergång till tunnel är minst fördelaktigt då detta innebär att barriären kvarstår. Läge D kan dock vara acceptabelt om ett stationsläge som försörjer Albano kan tillskapas, till exempel vid tunnelmynningen. Stockholms universitet framhåller dock att det mest optimala vore en station vid Albano förlagd i tunnel.

Stockholms universitet betonar vikten av att minimera störningar under både pågående arbeten och permanent drift och lyfter behovet av att noggranna studier av ljud från borrhning och sprängning av ny tunnel görs inför utbyggnaden.

Kommentarer: Figuren som redovisar koncentrationen av dagbefolkning har kompletterats med markering vid Albano-Kräftriket. Uppdaterade figuren kommer redovisas i rapporten för lokaliseringsutredningen.

Under arbetet med lokaliseringsutredning har en station vid Albano studerats och valts bort på grund av hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

Alternativ med övergång till tunnel vid läge B innebär ett nytt läge för station Universitetet. Om läget beslutas kommer stationsutformning vid Universitet studeras i nästa skede av järnvägsplanen. Ambitionen med de nya stationerna är att utforma dessa som smidiga bytespunkter och med så korta bytestider som möjligt.

I kommande skede då planförslaget tas fram kommer eventuella störningar under både pågående arbeten och permanent drift utredas närmare och vid behov kommer beslut om anpassningar och skyddsåtgärder fattas.

2.2.16 Akademiska Hus

Akademiska Hus välkomnar arbetet med utvecklingen av Roslagsbanans fysiska koppling till övrig spårbunden kollektivtrafik som förbinder Stockholms universitet, KTH, Försvarshögskolan och andra lärosäten i Stockholm med den omgivande regionen. Detta då lärosätena är av stor betydelse för staden, regionen och för Sverige och tillgängligheten till lärosätena påverkar deras ranking internationellt.

Akademiska Hus förordar alternativ Blå. Detta då denna lösning innebär minst antal negativa konsekvenser för KTH, Försvarshögskolan och övriga lärosäten och institutioner kring Vallhallavägen.

Akademiska Hus framhåller att en förlust av Stockholm östras station påverkar KTH, Försvarshögskolan och andra verksamheter runt stationen samt den nya stadsdelen Albano-Kräftriket. Genomtänkta stationslägen för Roslagsbanan kan delvis kompensera förlusten. Akademiska Hus anser att tunnelmynning D är att föredra tillsammans med att en kompletterande station anläggs mellan Albano och KTH. En station i ett sådant läge skulle kunna utformas ovan mark, vilket Akademiska Hus anser vara en kostnadseffektiv lösning jämfört med en station nere i tunnelsystemet.

Genom att anlägga en kompletterande station mellan Albano och KTH kan tillgängligheten till den växande stadsdelen Albano-Kräftriket, som får en allt större betydelse för Stockholms universitet och KTH, förbättras. Fullt utbyggd är stadsdelen arbetsplats och målpunkt för cirka 15 000 personer, och bostad för cirka 1 500 personer. Området är idag helt beroende av kollektivtrafik i form av buss.

Akademiska Hus påpekar att samrådsbroschyren på sidan 4 saknar en röd markering av koncentration av arbetsplatser och bostäder vid Albano-Kräftriket.

Akademiska Hus anser att om en kompletterande station mellan Albano och KTH inte är möjlig bör tunnelmynning B eller C väljas och resterande banvall rivas till förmån för Kungliga nationalstadsparken.

Akademiska Hus framhåller att en station för Roslagsbanan vid Odenplan är ett bra komplement för att avlasta T-Centralen samt för att stärka Roslagsbanans koppling till Karolinska Institutet. Detta är dock under förutsättning att en station vid Odenplan kan kombineras med ett bibehållet stationsläge vid Tekniska högskolan.

Akademiska Hus anser att det behövs en förbättrad omstigningspunkt mellan Roslagsbanan, tunnelbanans röda linje och busstorget vid Universitetet. Detta då busstorget idag är hårt belastad vilket omöjliggör att fler bussar och busslinjer angör knutpunkten, vilket motverkar ett effektivt busslinjesystem till Stockholms centrala delar. Akademiska Hus framhåller att en omstigning vid Universitetet inte löser tillgängligheten till Albano-Kräftriket utan att busstrafiken utvecklas.

Kommentarer: Region Stockholm noterar förordandet av alternativ Blå med övergång till ny tunnel vid läge D. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

Figuren som redovisar koncentrationen av dagbefolkning har kompletterats med markering vid Albano-Kräftriket. Den uppdaterade figuren kommer redovisas i rapporten för lokaliseringsutredningen.

Under arbetet med lokaliseringsutredning har en station vid Albano studerats och valts bort på grund av hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

Bytesmöjligheter på befintlig bana ingår inte i projektet, dock innebär alternativ med övergång till tunnel vid läge B ett nytt läge för station Universitetet. Om läget beslutas kommer stationsutformning vid Universitet studeras i nästa skede av järnvägsplanen. Ambitionen med de nya stationerna är att utforma dessa som smidiga bytespunkter och med så korta bytestider som möjligt.

2.2.17 Övriga berörda myndigheter och organisationer

Flertalet myndigheter och organisationer har tagit del av rubricerat samråd och avstått från att erinra. Följande myndigheter och organisationer är:

- Länsstyrelsen Stockholm
- Vattenfall Eldistribution AB
- Obenetwork
- Försvarsmakten
- Folkhälsomyndigheten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Lantmäteriet
- Elsäkerhetsverket
- MSB
- SGI
- SMHI

Kommentar: Region Stockholm noterar lämnad information.

2.3 Samråd med föreningar och övriga intressenter

Nedan redovisas en sammanställning av de inkomna synpunkterna från berörda föreningar och övriga intressenter med Region Stockholms kommentarer.

Följande föreningar och övriga intressenter har lämnat synpunkter:

- Föreningen för Gustavianska parken
- Vänsterpartiet Region Stockholm
- Svenska Turistföreningen Stockholm
- Förbundet för Ekoparken
- Kollektivtrafikant Stockholm
- Lilla Frescati Koloniförening
- Danderyds villaägarförening

2.3.1 Föreningen för Gustavianska parken

Föreningen för Gustavianska parken ifrågasätter behovet av en utökad kollektivtrafik även om Sverigeförhandlingen som utmynnade i ett beslut av att bygga cirka 29 000 bostäder i Nordostsektorn. De senaste åren har behovet av kollektivtrafik dämpats efter bland annat pandemin där allt fler arbetar på distans. De menar att förutsättningarna för den aktuella expansionen bör omprövas i ljuset av aktuella tendenser.

Föreningen för Gustavianska parken har tidigare lämnat yttrande om Albano, där de ifrågasatte behovet av en exploatering – de stora naturvärdena som fanns och även borde återställas framhölls, men

invändningar från föreningen hade ingen verkan. Föreningen menar att området nu har exploaterats. Det man nu uppnått är en kommersialisering av miljön, där denna strider mot områdets nedärvda karaktär. Exploateringen står i strid med strävandena att skydda den Kungliga nationalstadsparken.

Föreningen för Gustavianska parken har inga invändningar mot förslagen gällande det tekniska. Föreningen förordar stäckningen vid KTH, eftersom denna betonar akademisk samhörighet mellan Högskola och Universitet. Men de menar att bakomliggande sammanhang är ofullständigt och därmed är prioriteringen av det ena eller det andra omöjlig.

Föreningen önskar att det befintliga kollektivtrafiksystemet i Stockholm beaktas inför beslutet. De vill bland annat ha svar på hur Roslagsbanan kompletterar kollektivtrafiken och hur man ska minska trycket på tunnelbanans röda linje mellan KTH och T-Centralen när man vill flytta bort Roslagsbanan från Stockholm östra.

Kommentarer: Region Stockholm noterar förordandet av alternativ Blå. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

Syftet med Roslagsbanans förlängning till city är att bland annat avlasta tunnelbanans röda linje som har ett kapacitetsproblem. I bedömningen av lokaliseringsalternativ är därmed avlastning på röd linje tillsammans med flera andra aspekter av betydelse för förordande av alternativ. Hur röda linjen avlastas kommer redovisas i rapporten för lokaliseringsutredningen.

Synpunkter kopplat till exploatering vid Albano hänvisas till Stockholms stad.

2.3.2 Vänsterpartiet Region Stockholm

Vänsterpartiet Region Stockholm anser att en förlängning av Roslagsbanan till City har låg nytta och menar att det finns andra möjligheter för att öka resenärsnytta och öka tillgängligheten. Vänsterpartiet menar dock att en förlängning ökar nyttan på etapp 1 och 2 av dubbelspårsutbyggnaden av Roslagsbanan. Vänsterpartiet har dock initialt reserverat sig mot etapp 2 på grund av låg nytta och hög kostnad.

Vänsterpartiet önskar hellre se en utredning av Roslagsbanans förlängning till Rimbo, en utredning om förlängning av tunnelbanans röda linje från

Mörby centrum, en förlängning av tvärbanan från Solna station eller helt andra satsningar.

Vänsterpartiet understryker att de inte förordar en förlängning till city överhuvudtaget, men om något av alternativen ska väljas förordas alternativ Blå. Detta då denna lösning kan frigöra mark vid Stockholm östra för bostadsbyggande. Vänsterpartiet påtalar också att om Roslagsbanan dras i tunnel till Tekniska högskolan så kan bytet ske under markplan och på ett smidigare sätt än idag.

Vänsterpartiet ser att i andra hand kan alternativ Grön väljas, men att den i så fall bör stanna vid Odenplan och inte dras vidare till City.

Kommentarer: Region Stockholm noterar Vänsterpartiets förordande av alternativ Blå. Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att utreda alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Projektet Roslagsbanan till city är ett resultat av detta. I detta projekt ingår det endast att utreda en förlängning av Roslagsbanan till city.

2.3.3 Svenska Turistföreningen Stockholm

Svenska Turistföreningen Lokalavdelning Stockholm (STF Stockholm) framhåller att satsningar på kollektivtrafik i Stockholmsområdet är viktigt för bland annat natur och friluftsliv.

STF Stockholm framhåller att en ny dragning av Roslagsbanan berör skyddsvärda sträckor (Ålstäket/Bergianska och KTH/AlbaNova samt Kungliga nationalstadsparken), riksintresset för friluftsliv, viktiga grönytor (Brunnsviken och Norra Djurgården), samt känsliga miljöer och byggnader (så som Bergianska trädgården, Naturhistoriska riksmuseet med mera). Även Kungens dispositionsrätt över delar av Norra Djurgården kan vara berört.

STF Stockholm avser komma med flera synpunkter framöver, om det under kommande planläggning visar sig att förslagen har stor påverkan på Kungliga nationalstadsparken, grönytor med mera.

Kommentarer: Genom hela planläggningsprocessen sker miljöbedömning av projektet vilket syftar till att integrera miljöaspekter i planeringen. Inom ramen för detta arbete bevakas bland annat frågor som rör påverkan på grönområden, rekreation och kulturmiljö. I kommande skede av järnvägsplanen kommer detta utredas närmare och vid behov kommer beslut om anpassningar och skyddsåtgärder fattas.

2.3.4 Hyresgästföreningen Norrmalm

Hyresgästföreningen (Hgf) Norrmalm förordar alternativ Grön.

Hgf Norrmalm betonar vidare att det är viktigt att det går att medföra cykel på Roslagsbanan och att det finns säkra cykelparkeringar samt bra toaletter vid alla stationer.

Kommentarer: Region Stockholm noterar hyresgästföreningens förordande av alternativ Grön. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

Förvaltningsfrågor rörande befintlig banan ingår ej i lokaliseringsutredningen.

2.3.5 Förbundet för Ekoparken

Förbundet för Ekoparken framhåller att en tunnelförläggning av Roslagsbanan genom Kungliga nationalstadsparken har potential att utveckla parkens värden avsevärt. Samtidigt påpekar förbundet att övergången från mark till tunnel innebär ett stort ingrepp i landskapet och måste göras med stor omsorg.

Förbundet för Ekoparken anser att en så tidig (norrifrån räknat) tunnelförläggning som möjligt är det mest önskvärda, helst norr om Ålkistan. Förbundet menar att en tunnelövergång norr om Ålkistan verkar har utretts och avfärdats och önskar ta del av de överväganden som gjorts.

Utifrån de tunnelalternativ som ingår i samrådsunderlaget anser Förbundet för Ekoparken att alternativ B är mest lämpligt då detta bland annat skulle kunna bidra till att återskapa det värdefulla 1700-tals landskapet. Förbundet för Ekoparken framhåller att alternativ D för tunnel är mindre lämpligt då det skulle innebära att dagens bullerproblem i området kvarstår.

Förbundet för Ekoparken uppfattar att Roslagsbanans station Universitetet kommer läggas under mark i såväl tunnelalternativ B som C. En sådan åtgärd menar Förbundet skulle vara en stor vinst för kulturlandskapet samt bidra till avsevärd trafikanthyta då tunnelbanans entré vid Universitetet skulle kunna samnyttjas. Detta skulle innebära att entrén kommer närmre många resenärers resmål. Samtidigt framhåller förbundet dock att detta skulle försämra tillgängligheten till Bergianska trädgården.

Förbundet anser att en beskrivning av den exakta förläggningen och utformningen av tunnelpåslaget efter noggrann projektering krävs för att det ska vara möjligt att förorda ett visst alternativ. Förbundet påpekar vidare att visst underlag saknas för en mer kvalificerad bedömning och önskar återkomma längre fram när det finns ett mer fullständigt underlag.

Förbundet för Ekoparken har förstått det som att vilken korridor som väljs (Blå, Grön eller Orange) saknar betydelse för hur Kungliga nationalstadsparken påverkas. Därav bör valen mellan dessa alternativ göras på grund av trafiknytta och kostnader. Underlag för att göra dessa bedömningar anser dock förbundet saknas i nuläget.

Slutligen framhåller Förbundet för Ekoparken att en eventuell överbelastning av Odenplans kombinerade tunnelbane- och pendeltågsstation om såväl Roslagsbanan som ny tunnelbanelinje till Karolinska universitetssjukhus Solna tillkommer måste beaktas.

Kommentarer: Region Stockholm instämmer med att övergången från befintlig bana till tunnel och måste göras med stor omsorg. Syftet med lokaliseringsutredningen är att rekommendera ett sträckningsalternativ som med bland annat minsta intrång och olägenhet, utan oskäligen kostnad uppfyller målen med projektet.

En viktig faktor för lokalisering av övergång från befintligt spår till tunnel är kvaliteten på berget och vilken påverkan det ger på riksintressen samt andra skyddade mark- och vattenområden med höga miljövärden. Genom hela planläggningsprocessen sker miljöbedömning av projektet vilket syftar till att integrera miljöaspekter i planeringen. Skadebegränsande åtgärder och åtgärder för att minska störningar under byggskedet kommer hanteras fortlöpande. Inom ramen för detta arbete bevakas bland annat frågor som rör natur- och kulturmiljöer.

Efter att beslut tagits om lokalisering fortsätter processen med framtagande av järnvägsplan. I arbetet med järnvägsplanen kommer exakta läget för övergång till tunnel att studeras. Eventuella miljöeffekter kommer även utredas närmare och vid behov kommer beslut om anpassningar och skyddsåtgärder fattas.

Ett läge för övergång till ny tunnel har studerats vid Ålkistan, benämnt som läge A. Övergången till ny tunnel valdes bort på grund av genomförandeproblem (dålig bergtäckning) samt att den beräknas medföra hög kostnad på grund av den längre tunneln jämfört med

övrigalägen. Region Stockholm kommer presentera och motivera avfärdade alternativ i rapporten för lokaliseringsutredningen.

2.3.6 Kollektivtrafikant Stockholm

Kollektivtrafikant Stockholm framhåller att de är positiva till att Roslagsbanan förlängs till T-Centralen. Samtidigt menar Kollektivtrafikant Stockholm att andra förbättringar av Roslagsbanan borde prioriteras högre, exempelvis att befintliga linjer hålls öppna året om. Kollektivtrafikant Stockholm menar att en förutsättning för en överflyttning från bil till kollektivtrafik är att boende längs Roslagsbanan upplever att de kan lita på den.

Kollektivtrafikant Stockholm menar vidare att de är osäkra på hur mycket tunnelbanans röda linje kan komma att avlastas genom Roslagsbanans förlängning då studenterna förväntas fortsätta åka tunnelbana till KTH och Universitetet oavsett vilken korridor som väljs.

Kommentarer: Syftet med Roslagsbanans förlängning till city är bland annat att avlasta tunnelbanans röda linje som har ett kapacitetsproblem. I bedömningen av lokaliseringsalternativ är därmed avlastning på röd linje tillsammans med flera andra aspekter av betydelse för förordande av alternativ.

2.3.7 Lilla Frescati Koloniförening

Lilla Frescati Koloniförening anser att alternativ C för tunnelmynningen bör avskrivas från planeringen. Föreningen påtalar att tunnelmynning C är förlagd i direkt anslutning, och även inom, föreningens koloniområde och att detta alternativ skulle ha negativ påverkan på föreningens verksamhet samt på naturmiljö, biologisk mångfald och på områdets rekreativa värden.

Föreningen påtalar även att intresset för koloniodling växer, och att alternativ C skulle minska den redan begränsade mark som finns till förfogande för invånare i Stockholm att odla på. Detta står därmed i strid med ambitionen om att ge fler stockholmare en möjlighet att få tillgång till en odlingslott.

Kommentarer: Syftet med lokaliseringsutredningen är att rekommendera ett sträckningsalternativ som med bland annat minsta intrång och olägenhet, utan oskälig kostnad uppfyller målen med projektet.

En viktig faktor för lokalisering av övergång från befintligt spår till tunnel är kvaliteten på berget och vilken påverkan det ger på riksintressen samt

andra skyddade mark- och vattenområden med höga miljövärden. Genom hela planlägningsprocessen sker miljöbedömning av projektet vilket syftar till att integrera miljöaspekter i planeringen. Inom ramen för detta arbete bevakas bland annat frågor som rör naturmiljö, biologisk mångfald och rekreation.

Efter att beslut tagits om lokalisering fortsätter processen med framtagande av järnvägsplan. I kommande skede då planförslaget tas fram kommer eventuella miljöeffekter utredas närmare och vid behov kommer beslut om anpassningar och skyddsåtgärder fattas. Skadebegränsande åtgärder och åtgärder för att minska störningar under byggskedet kommer hanteras fortlöpande i det fortsatta projekteringsarbetet.

2.3.8 Danderyds villaägarförening Danderyds villaägarförening förordar alternativ Blå.

Villaägarföreningen påpekar att de saknar en ekonomisk kalkyl av de olika alternativen, men ser att alternativ B borde vara det mest ekonomiskt förmånliga alternativet.

Villaägarföreningen lyfter vidare att en förlängning av tunnelbanan från Mörby centrum norrut till Roslags Näsby bör övervägas då detta skulle möjliggöra byte mellan Roslagsbanan och tunnelbanan i båda riktningar.

Villaägarföreningen påtalar vidare att man i ett första skede skulle kunna göra ett nytt försök till att öka kapaciteten på tunnelbanans röda linje genom ett förbättrat signalsystem vid getingmidjan. Exempelvis skulle vartannat tunnelbanetåg kunna vända innan getingmidjan. Villaägarföreningen menar att detta skulle möjliggöra att förlängning av Roslagsbanan kan göras i två etapper vilket skulle kunna minska projektets kostnad, om det över huvud taget skulle komma att behövas.

Danderyds villaägarförening hänvisar även till yttranden i tidigt samråd, dels från Danderyds Villaägareförening, dels från villaägareföreningarna i Danderyd och Danderydsbor mot buller.

Kommentarer: Region Stockholm noterar att Danderyds villaförening förordar alternativ Blå. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Förordande av alternativ görs utifrån måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomiska nyttor som föreslagna alternativ ger.

Kostnadsbedömning av respektive alternativ har utretts under hösten 2022 och kommer att vägas in när alternativen utvärderas.

Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att utreda alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Projektet Roslagsbanan till city är ett resultat av detta. I detta projekt ingår det endast att utreda en förlängning av Roslagsbanan till city. Syftet med Roslagsbanans förlängning till city är att bland annat avlasta tunnelbanans röda linje som har ett kapacitetsproblem.

Frågan rör driften på befintlig bana där buller och bulleråtgärder hanteras enligt gällande riktlinjer.

2.4 Samråd med anläggningsägare

Under våren 2022 har Region Stockholm haft ett separat samrådstillfälle med berörda anläggningsägare som har identifierats under arbetets gång. Syftet med samrådstillfället var att identifiera risk för konflikt mellan utredningsalternativ och anläggningar under mark. Anläggningsägare har kontaktats via mejl med ett frågeformulär och bilagor på illustrerade utredningsalternativ.

3 Samrådsmöten

Region Stockholm har genomfört samrådsmöten med berörda myndigheter, organisationer och intressenter i syfte att informera om samt att ta del av erfarenheter, synpunkter och råd kring den planerade utbyggnaden.

Utöver samrådsmöten med parterna i Sverigeförhandlingen (Stockholms stad, Trafikverket/Staten, Täby kommun, Österåkers kommun och Vallentuna kommun) har också ett antal samordningsmöten hållits genom Ramavtalsstyrelse, Projektstyrelse, Kommunikationsråd, Ekonomiråd samt gemensamma samverkansmöten.

3.1 Stockholms stad

Möten med Stockholms stad har hållits vid sex tillfällen; 17 mars 2021, 8 september 2021, 19 oktober 2021, 22 mars 2022, 28 april 2022 och 20 maj 2022. Syftet med mötena var att informera om projektet, gå igenom pågående aktiviteter, tidplan och den fortsatta planeringsprocessen.

Fokus på mötena har varit på utredningsarbetet gällande stationer, anläggningens utformning och övergången från befintlig bana till ny tunnel. Diskussioner har även förts angående uppgångar, var byten ska ske, flöden och kapacitet. Vidare har frågor kopplade till byggskedet diskuterats, bland annat

möjliga arbetstunnlar och etableringsytor. Arbetet med utkast till ett genomförandeavtal har initierats i detta skede. Under mötestillfällena har även återkommande samtal hållits gällande lokaliseringsutredningens samrådsprocess.

3.2 Danderyds kommun

Möten med Danderyds kommun har hållits vid fem tillfällen; 3 februari 2021, 1 september 2021, 28 september 2021, 6 december 2021 och 16 maj 2022. Syftet med mötena var att informera om projektet, gå igenom pågående aktiviteter, tidplan och den fortsatta planeringsprocessen. Utöver det diskuterades även övriga av kommunens planerade åtgärder.

3.3 Täby kommun

Möten med Täby kommun har hållits vid fem tillfällen; 19 mars 2021, 1 september 2021, 7 oktober 2021, 19 november 2021 och 15 december 2021. Syftet med mötena var att öka kunskapen om de utredningar som genomförts under Sverigeförhandlingen, gå igenom pågående aktiviteter, få medskick inför det fortsatta arbetet samt ge projektövergripande information kring exempelvis tidplan och den fortsatta planeringsprocessen. Utöver det diskuterades även övriga av kommunens planerade åtgärder.

3.4 Vallentuna kommun

Möten med Vallentuna kommun har hållits vid sex tillfällen; 22 mars 2021, 24 augusti 2021, 20 oktober 2021, 10 december 2021, 29 mars 2022 och 20 maj 2022. Syftet med mötena var att öka kunskapen om de utredningar som genomförts under Sverigeförhandlingen, gå igenom pågående aktiviteter, få medskick inför det fortsatta arbetet samt ge projektövergripande information kring exempelvis tidplan, samråd och den fortsatta planeringsprocessen. Utöver det diskuterades även övriga av kommunens planerade åtgärder.

3.5 Österåkers kommun

Möten med Österåkers kommun har hållits vid fem tillfällen; 16 mars 2021, 10 september 2021, 20 oktober 2021, 4 april 2022 och 24 maj 2022. Syftet med mötena var att öka kunskapen om de utredningar som genomförts under Sverigeförhandlingen, gå igenom pågående aktiviteter, få medskick inför det fortsatta arbetet samt ge projektövergripande information kring exempelvis tidplan, samråd och den fortsatta planeringsprocessen. Utöver det diskuterades även övriga av kommunens planerade åtgärder.

3.6 Länsstyrelsen Stockholm

Möten med länsstyrelsen Stockholm har hållits vid sex tillfällen; 1 februari 2021, 31 augusti 2021, 23 september 2021, 26 oktober 2021, 25 mars 2022 och 18 maj

2022. Syftet med mötena var att samråda kring underlaget för lokaliseringsutredningen och kommande planhandlingar, gå igenom pågående aktiviteter, föra kontinuerlig dialog om riksintressen, Nationalparken samt ge projektövergripande information kring exempelvis tidplan.

Under mötestillfällena har frågor lyfts om de särskilda utmaningar som projekt Roslagsbanan till city står inför vad gäller den eventuella påverkan på Kungliga nationalstadsparken. Fokus har även varit på att formulera ändamål med projektet och kartlägga intressenter kopplade till Kungliga nationalstadsparken. Det bedöms finnas höga förväntningar bland intressenter på information från projektet. Länsstyrelsen Stockholm rekommenderar därför löpande information och dialog under projektets gång samt tydlighet kring tidplan för arbetet och process som styr samrådet (lag om byggande av järnväg, miljöbalken). Dialog kring påverkan på riksintressen har prioriterats då det föreligger mycket höga skyddsvärden och bevarandebalansen i Kungliga nationalstadsparken.

Projektet har gått igenom upplägg för det vidare arbetet och planerat innehåll för allmänt samråd. Utöver det har projektet gått igenom vilka olika alternativ som kan vara möjliga och rimliga för att minimera risk för omtag i den formella planeringsprocessen i ett senare skede.

3.7 Trafikverket

Möten med Trafikverket har hållits vid sex tillfällen; 23 mars 2021, 7 september 2021, 5 oktober 2021, 25 oktober 2021, 25 mars 2022 och 23 maj 2022. Syftet med mötena var att öka kunskapen om de utredningar som genomförts under Sverigeförhandlingen, gå igenom pågående aktiviteter, få medskick inför det fortsatta arbetet samt ge projektövergripande information kring exempelvis tidplan och den fortsatta planeringsprocessen.

Diskussioner har hållits om påverkan på Trafikverkets anläggningar samt vilka möjligheter som finns med att minimera påverkan på angränsande anläggningar. Man har även lyft ett eventuellt behov av att se över kopplingar till andra anläggningar gällande räddningstunnlar, tunnelns påverkan på Kungliga nationalstadsparken samt de aktuella stationerna och frågor kopplade till byggskedet.

3.8 Statens fastighetsverk

Möten med Statens fastighetsverk har hållits vid tre tillfällen; 17 mars 2021, 11 november 2021 och 19 maj 2022. Syftet med mötet var att öka kunskapen om de utredningar som genomförts under Sverigeförhandlingen, gå igenom pågående aktiviteter, få medskick inför det fortsatta arbetet samt ge projektövergripande information kring exempelvis tidplan och den fortsatta planeringsprocessen.

Diskussioner har även förts gällande tunnelns utformning och dess påverkan Statens fastighetsverks fastigheter.

3.9 Riksantikvarieämbetet

Möten med Riksantikvarieämbetet har hållits vid tre tillfällen; 2 mars 2021, 10 november 2021 och 18 maj 2022. Syftet med mötena var att informera om projektet, gå igenom pågående aktiviteter, tidplan och den fortsatta planeringsprocessen.

3.10 Akademiska hus

Möten med Akademiska hus har hållits vid tre tillfällen; 30 april 2021, 21 november 2021 och 19 maj 2022. Syftet med mötena var att öka kunskapen om de utredningar som genomförts under Sverigeförhandlingen, gå igenom pågående aktiviteter, få medskick inför det fortsatta arbetet samt ge projektövergripande information kring exempelvis tidplan och Kungliga nationalstadsparken.

3.11 Kungliga Djurgårdsförvaltningen

Ett möte med Kungliga Djurgårdsförvaltningen hölls 16 mars 2021. Syftet med mötet var att informera om projektet, dess status och den fortsatta planeringsprocessen.

3.12 Kungliga Vetenskapsakademien

Ett möte med Kungliga Djurgårdsförvaltningen hölls 29 april 2021. Syftet med mötet var att öka kunskapen om de utredningar som genomförts under Sverigeförhandlingen, gå igenom pågående aktiviteter, få medskick inför det fortsatta arbetet samt ge projektövergripande information kring exempelvis tidplan och den fortsatta planeringsprocessen.

3.13 Molnby gård

Ett möte med Molnby gård hölls 21 november 2021. Syftet med mötet var att informera om projektet, den fortsatta planeringsprocessen. Syftet med mötet var även att diskutera kring föreslagna åtgärder i Vallentuna; dubbelspårsutbyggnad på befintlig bana och utbyggnad av befintlig depå i Vallentuna.

3.14 Wasatornet

Möten med Wasatornet har hållits vid två tillfällen 13 april 2021 och 1 oktober 2021. Syftet med mötet var att öka kunskapen om de utredningar som genomförts under Sverigeförhandlingen, gå igenom pågående aktiviteter, få medskick inför det fortsatta arbetet samt ge projektövergripande information kring exempelvis tidplan och den fortsatta planeringsprocessen. Syftet med

mötet var även att diskutera kring föreslagna åtgärder i Österåker; dubbelspårsutbyggnad på befintlig bana samt utbyggnad av depå.

3.15 Nationalstadsparksrådet

Region Stockholm deltog på ett ordinarie möte med Nationalstadsparksrådet den 20 maj 2021. Under del av mötet informerade Region Stockholm om projektet, dess status och fortsatta planeringsprocessen.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2022-12-05

Ärende/Dok. id.
TN 2022-0415

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4 Underlag

Inkomna synpunkter finns diarieförda i trafikförvaltningens ärendehanteringssystem under diarienummer TN 2022-0415.