

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2024-07-03

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Projekt Roslagsbanan till city

Samrådsredogörelse gällande val av lokalisering - delsträckan mellan Universitetet och Odenplan

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

Föregående lokaliseringsutredningen omfattade hela sträckan mellan universitetet och T-centralen. Utöver korridorer utreddes även alternativa stationslägen. Lokaliseringsutredningen är det första integrerade steget i järnvägsplanprocessen. Denna samrådsredogörelse avser lokaliseringsutredning för Roslagsbanan till city gällande val av lokalisering av delsträckan mellan Universitetet och Odenplan. I dokumentet beskrivs genomfört samråd 5-28 april 2024, samrådsmöten som har genomförts i detta skede 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 lokaliseringsutredningarna har bland annat ett stort antal möten med berörda genomförts samt tre större allmänna samrådstillfällen, där en bredare krets av berörda och allmänhet beretts möjlighet att lämna synpunkter, hållits.

Ett första allmänt samrådstillfälle hölls mellan 15 januari och 8 februari 2021. Det andra allmänna samrådstillfället genomfördes mellan 27 maj och 27 juni 2022. Inkomna synpunkter från tidigare samråd finns sammanställt i *Samrådsredogörelse tidigt samråd (2021)* och *Samrådsredogörelse gällande val av lokalisering (2022)*.

Under aktuellt samrådstillfälle för delsträckan mellan Universitetet och Odenplan inkom cirka 650 synpunkter från allmänheten. Under samrådstillfällen är det vanligt med stora andel negativa synpunkter och flera synpunkter har kommit in där man, utifrån olika motiv, är negativ till förlängningen av Roslagsbanan till city och motsätter sig utbyggnaden. Många har framfört att projektet blir för dyrt och att pengarna borde satsas på andra åtgärder. Flera synpunkter har också kommit in där man är positiv till utvecklingen och framför att tillgängligheten till centrala Stockholm behövs för boende i nordostkommunerna. Många av synpunkterna som har kommit in var i form av ställningstagande för respektive utredningsalternativ. Synpunkter rörande Östra station, utredningsarbetet samt egna förslag på utredningsalternativ har också inkommit. Utöver det har det kommit in synpunkter som berörde 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 har även inkommit från berörda myndigheter, kommuner, organisationer, föreningar och övriga intressenter. Trafikverket, Stockholms universitet, Kungliga Djurgårdens förvaltning och ett flertal andra har kommit in med synpunkter kring aspekter som är viktiga att beakta i fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Under arbetet med lokaliseringsutredning för delsträckan mellan Universitetet och Odenplan har också samrådsmöten genomförts löpande med berörda kommuner, myndigheter, föreningar och övriga intressenter.

De synpunkter som kommit in visar på ett stort engagemang och intresse för projektet. Synpunkterna berör många aspekter, har stor bredd och kommer att utgöra ett värdefullt underlag inför val av lokalisering för delsträckan mellan Universitetet och Odenplan.

Innehåll

1	INLEDNING	6
2	SAMRÅD GÄLLANDE VAL AV LOKALISERING FÖR DELSTRÄCKAN MELLAN UNIVERSITETET OCH ODENPLAN	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	13
2.1.4	Förordande av alternativ B	14
2.1.5	Förordande av alternativ C	15
2.1.6	Förordande av alternativ F	16
2.1.7	Förordande av alternativ G	17
2.1.8	Förordande av alternativ H	17
2.1.9	Förordande av alternativ K	18
2.1.10	Förordande av alternativ L	19
2.1.11	Avfärdande av alternativ	20
2.1.12	Lokalisering av övergång till ny tunnel	21
2.1.13	Stationer	22
2.1.14	Egna förslag på utredningsalternativ	28
2.1.15	Samrådsmaterial och underlag	31
2.1.16	Fortsatt arbete	34
2.1.17	Kapacitet	35
2.1.18	Spårutformning	36
2.1.19	Trafikupplägg på Roslagsbanan	37
2.1.20	Drift och förvaltning av Roslagsbanan	37
2.1.21	Andra förlängningar av Roslagsbanan	38
2.1.22	Förlängning av tunnelbanans röda linje norrut	39
2.1.23	Övrigt om kollektivtrafik, pendlarparkeringar och vägnät	40
2.2	SAMRÅD MED BERÖRDA MYNDIGHETER, KOMMUNER OCH ORGANISATIONER	42
2.2.1	Akademiska Hus	43
2.2.2	Ellevio	45
2.2.3	Kungliga Djurgårdens förvaltning	46
2.2.4	Skolfastigheter i Stockholm (SISAB)	46
2.2.5	Statens fastighetsverk (SFV)	46
2.2.6	Stockholms stad	48
2.2.7	Stockholms universitet	50
2.2.8	Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)	51
2.2.9	Trafikverket	53
2.2.10	Vallentuna kommun	54
2.2.11	Österåkers kommun	55

2.2.12	Täby kommun.....	55
2.2.13	Försvarsmakten	56
2.2.14	Vattenfall Eldistribution AB.....	56
2.2.15	Övriga berörda myndigheter och organisationer.....	56
2.3	SAMRÅD MED FÖRENINGAR OCH ÖVRIGA INTRESSENTER.....	57
2.3.1	Danderyds Villaägarförening	57
2.3.2	Koloniföreningen Söderbrunn	59
2.3.3	Rädda Östra station.....	60
2.3.4	Tekniska Högskolans studentkår.....	62
2.3.5	Brf Staren.....	63
2.3.6	Lilla Frescati koloniförening	64
3	SAMRÅDSMÖTEN	65
3.1	AKADEMISKA HUS	65
3.2	KUNGLIGA DJURGÅRDENS FÖRVALTNING	65
3.3	SKOLFASTIGHETER I STOCKHOLM AB (SISAB).....	66
3.4	STOCKHOLM EXERGI	66
3.5	SVENSKA BOSTÄDER	66
3.6	STOCKHOLM VATTEN OCH AVFALL.....	66
4	UNDERLAG	67

1 Inledning

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

Föregående lokaliseringsutredningen omfattade hela sträckan mellan universitetet och T-centralen. Utöver korridorer utreddes även alternativa stationslägen. Lokaliseringsutredningen är det första integrerade steget i järnvägsplanprocessen.

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.

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 hölls under denna period. Under våren 2022 skickades enkät ut i syfte att identifiera risk för konflikt mellan utredningsalternativ och anläggningar under mark. Inkomna synpunkter från tidigare samråd finns sammanställt i *Samrådsredogörelse tidigt samråd (2021)* och *Samrådsredogörelse gällande val av lokalisering (2022)*

Efter det samråd som hölls under våren 2022 visade det sig att den norra delen av den tidigare tänkta sträckningen, mellan Universitetet och Odenplan, inte gick att genomföra. Därför genomförs nu en kompletterande

lokaliseringsutredning, där ytterligare utredningsalternativ har tagits fram för den norra delen av sträckan. Alternativen presenterades i det tredje allmänna samrådet som sammanfattas i denna samrådsredogörelse. Samrådet genomfördes mellan den 5 och 28 april 2024 med syfte att inhämta synpunkter kring studerade alternativ för delsträckan mellan Universitetet och Odenplan.

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

Denna samrådsredogörelse sammanställer inkomna synpunkter, samt genomförda samrådsmöten från det allmänna samrådet inför val av lokalisering för delsträckan mellan Universitetet och Odenplan. Sammanfattade synpunkter följs av Region Stockholms kommentarer.

2 Samråd gällande val av lokalisering för delsträckan mellan Universitetet och Odenplan

Under samrådstillfället för delsträckan mellan Universitetet och Odenplan inkom ca 650 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 (B, C, F, G, H, K och L)

- Avfärdande av alternativ
- Lokalisering av övergång till ny tunnel
- Stationer
- Egna förslag på utredningsalternativ
- Samrådsmaterial och underlag
- Fortsatt arbete
- Kapacitet
- Spårutformning
- Trafikupplägg på Roslagsbanan
- Drift och förvaltning av Roslagsbanan
- Andra förlängningar av Roslagsbanan
- Förlängning av tunnelbanans röda linje norrut
- Övrigt om kollektivtrafik, pendlarparkeringar 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 för boende i nordostkommunerna. Flera har även framfört att bytet vid station Östra station idag innebär trängsel och tar för lång tid. Några menar att projektet gynnar utvecklingen hos nordostkommunerna och öppnar upp för nya pendlingsmöjligheter samt avlastar biltrafiken och övrig kollektivtrafik från de växande nordostkommunerna.

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

2.1.2 *Emot förlängning av Roslagsbanan till city*

Flera synpunkter har kommit in där man, utifrån olika motiv, är negativ till förlängningen av Roslagsbanan till city och motsätter sig utbyggnaden. 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. Några menar att många tunnelprojekt tenderar att bli dyrare än kalkylerna och att projektet kommer medföra stora kostnader på grund av konflikt med befintliga anläggningar. Några lyfter att investeringarna bör satsas på andra delar av Sverige än Stockholmsregionen.

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 alternativ 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.

Östra station

Flera har framfört önskemål om att behålla Östra 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 med detta projekt ses som en onödig åtgärd. Flera har framfört att om syftet är frigörande av mark för bostadsbyggande vid Östra station 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 Östra station är en mötesplats med höga kulturhistoriska och sociala värden och att platsen har varit en central del i rörelsemönster till, från och inom staden i hundratals år.

Befintlig Roslagsbana

Några har framfört att projektet inte kommer att avlasta tunnelbanans röda linje eller avlasta biltrafiken. En del yttranden menar även att förlängningen kommer att medföra trängselpproblem på tågen (Roslagsbanan) till den grad att många får ta andra transportmedel.

Flera har framfört att Roslagsbanan är smalspårig och att ingen annan järnvägsoperatör kommer kunna köra på de spår som byggs i tunneln in till centralen. Några påpekar att Roslagsbanans nya tåg inte är anpassade för tunneltrafik. Några lyfter att Roslagsbanans historiska värde som smalspårig järnväg ovan jord bör beaktas.

En del synpunkter menar att störningar gällande trafik under byggtiden kommer bli oacceptabla.

Tunnel

Flera har framfört att det är negativt att Roslagsbanan ska gå i tunnel och hamna långt ner under marken. Några menar att djupa tunnlar och djupa stationer innebär risker. En annan menar att tunneln kan ge klaustrofobiska känslor för resenärer.

Några lyfter att projektet kan vara svårt att genomföra på grund av alla aspekter som behöver tas hänsyn till under mark.

Odenplan

Flera har framfört att projektet kommer öka belastningen på Odenplan som redan idag är överbelastad och menar att det är bättre att sprida ut bytespunkterna.

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. Några menar att dra Roslagsbanan till T-Centralen kan bli sårbart för terrorhot och cyberattacker eller om behov av evakuering av centrala staden uppstår.

Tidsvinsten

Flera lyfter att utrymmet i marken under Odenplan och T-centralen är hårt utnyttjat vilket medför att tidsbesparingen och restidsvinsten förloras vid Odenplan och T-Centralen när man ska ta sig upp för alla rulltrappor under trängseltid. Flera menar att det är en försämring att anlända djupt under mark vid Odenplan då det är tidskrävande att nå marknivå, att tidsvinsten är marginell jämfört med att promenera ovan mark från Östra station till Odenplan. Några menar att det är obegripligt att satsa miljarder och flera år av byggtid för en mindre tidsvinst samtidigt som det blir sämre för andra. Några undrar om det är rimligt att investera i projektet i förhållande till tidsvinsten.

Kommentarer: Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att titta på alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Åtgärdsvalsstudiens resultat och slutsatser studerades sedan vidare inom ramen för Sverigeförhandlingens arbete. Region Stockholm beslutade att

projekt Roslagsbanan till city tillsammans med en del andra kapacitets- och tillgänglighetsförbättrande åtgärder i regionen var intressanta att utreda vidare. Ett alternativ där Roslagsbanan går från station Universitetet i tunnel till Odenplan och vidare till T-Centralen togs fram. Alternativet förordades och beslutades om i lokaliseringsutredningen 2023. Förordandet gjordes bland annat utifrån att alternativet visade på större resenärsnyttor än de andra alternativen. Alternativet innebär att Östra station läggs ner.

Åtgärdsvalsstudien var en trafikslagsövergripande utredning som vägde för- och nackdelar med en utbyggnad av Roslagsbanan mot andra åtgärder. I den utvärderingen vägdes faktumet att Roslagsbanan är smalspårig in men bedömdes ändå vara den mest lämpliga åtgärden.

Resandeprognoser visar att resandebehovet med Roslagsbanan kommer att dubblas till år 2050. Samtidigt finns det ett kapacitetsproblem på tunnelbanans röda linje som kommer att förvärras om ingen åtgärd görs. Roslagsbanan till city ska förbättra tillgängligheten mellan nordostkommunerna och centrala Stockholm samt stärka kapaciteten i kollektivtrafiksystemet. Projektet ska bidra till att uppnå transportpolitiska mål och andra hållbarhetsmål. Roslagsbanan till city ska även innebära positiva effekter för social hållbarhet och positiva arbetsmarknadspolitiska effekter för nordostkommunerna och hela regionen.

Under arbetet med lokaliseringsutredningarna har samhällsekonomiska bedömningar tagits fram som visar att projektet har en lönsamhet vilket innebär att samhället får en positiv avkastning på investeringen som innebär en förlängning av Roslagsbanan till city. I framtagna av kostnadsbedömningar läggs kostnad för risk på där eventuell hantering av konflikter med undermarksanläggningar utgör en del av underlaget för bedömningen av riskpåslaget.

Genom hela planläggningsprocessen sker en iterativ miljöbedömning som syftar till att integrera miljöhänsyn i projektet samt minimera projektets miljöpåverkan ur flera aspekter. Då Roslagsbanan till city bedöms medföra betydande miljöpåverkan kommer det under arbetet med järnvägsplanen att tas fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I det arbetet kommer effekter och konsekvenser att utredas och redovisas för planförslaget samt vilka åtgärder och anpassningar som bör vidtas för att ytterligare minska projektets påverkan på människors hälsa och miljö.

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

En förlängning av Roslagsbanan till city innebär en avlastning av tunnelbanans röda linje. Detta bland annat genom att möjlighet till direktbyte till andra kollaktivtrafikslag möjliggörs i bytespunkterna på Odenplan och T-centralen. En direktförbindelse till T-centralen innebär en attraktivare kollektivtrafikförbindelse mellan nordostsektorn och centrala Stockholm vilket innebär ett minskat bilresande till förmån för ett ökat kollektivtrafikresande.

Störningar av trafiken under byggtid utgör en av bedömningsgrunderna för val av lokalisering. Alternativens grad av påverkan på trafiken under byggskedet vägs mot andra intressen såsom kostnad, samhällsekonomi, miljöpåverkan och resenärseffekter. Åtgärder för att minska störningar under byggskedet kommer hanteras fortlöpande i det fortsatta projekteringsarbetet.

Utgångspunkten i projektet är att den nya sträckningen ska gå i tunnel. Detta för att en sträckning ovan jord skulle innebära för hög omgivningspåverkan på Stockholms innerstad. Risker kring tunnelförläggning utreds vidare i det fortsatta planeringsarbetet. I upphandlingen av nya tåg för Roslagsbanan kravställs att tåg ska möjliggöra trafikering i tunnlar.

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

Eftersom T-Centralen blir ny slutstation för Roslagsbanan i alla alternativ får Roslagsbanans resenärer bättre tillgång till en hög koncentration av målpunkter i centrala innerstaden. Analysen av målpunkter har baserats

på en kartläggning av målpunkter som ansetts vara relevanta så som bytespunkter för kollektivtrafik, arbetsplatser, sjukvård, utbildning, kultur och rekreation. Samtliga ovan nämnda målpunkter är viktiga men sjukvård och utbildning har getts ytterligare tyngd i utredningen och ses som samhällsviktiga målpunkter.

Som underlag för utformningen av stationerna under Odenplan och T-centralen har gångtidsanalyser gjorts för att skapa en utformning som optimerar byten mellan Roslagsbanan och andra kollektivtrafikslag.

Beräkningarna visar på att restidsbesparingarna sammantaget innebär en samhällsekonomisk nytta som överstiger kostnaden för projektet. Mindre restidsbesparingar för enskilda resenärer kan innebära stora samhällsekonomiska nyttor om dom omfattar en stor mängd resenärer, vilket är fallet för Roslagsbanans förlängning till city. Restidsberäkningarna beror på vilka start- och målpunkter som avses, men i genomsnitt får resenärer som skall resa från Danderyd, Vallentuna eller Österåker till innerstaden 8 min kortare restid och ett byte mindre.

2.1.3 *Förordande av alternativ*

Flera har framfört att de vill att det alternativet som går snabbast att bygga, ger kortast restid eller ger minst miljöpåverkan ska förordas. Några har även framfört att samhällsekonomisk lönsamhet, långsiktig hållbarhet eller byten till andra kollektivtrafikslag borde vara avgörande vid val av lokalisering. Några förordar alternativ med kortast sträcka i tunnel då detta bedöms minska kostnaden och öka trivseln under resan medan några förordar de alternativ med längst sträcka i tunnel då det bedöms innebära minst påverkan på den fysiska miljön ovan jord.

Några förordnar ett alternativ som inte innebär negativ påverkan på koloniområdet Lilla Frescati. Några förordar alternativ som inte påverkar grundvattennivån eller natur och djurliv. Några framför att alternativ som inte påverkar kommunikationen till KTH förordas. En annan föredrar alternativ som inte påverkar cykelmöjligheterna från Täby och Danderyd till centrala Stockholm. En förordar ett alternativ som är praktiskt för underhåll. I några av synpunkter förordas alternativ som innebär att befintlig station Universitetet kan vara kvar, en förordar ett alternativ som går via Tekniska högskolan istället för Odenplan. En förordar alternativet längst från vatten för att hantera översvämningrisk.

Flera har framfört att samrådsmaterialet är bristande och att det saknas underlag för att allmänheten ska kunna göra en bedömning.

Kommentarer: Syftet med samrådet var att få synpunkter inför val av lokalisering av delsträckan mellan Universitetet och Odenplan.

Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker. Aktuell lokaliseringsutredning utgör ett underlag för beslut om val av lokalisering mellan Universitetet och Odenplan. Beslutet 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 med smidiga bytespunkter och så korta bytestider som möjligt.

2.1.4 Förordande av alternativ B

Flera synpunkter har kommit in med förordande av alternativ B. Flera ser fördelar med att alternativet innebär möjligheter till en förbättrad bytespunkt mellan tunnelbanan och Roslagsbanan med ny station vid Universitetet. Några framhåller att de enbart förordar alternativet om det innebär ett smidigare byte mellan Roslagsbanan och tunnelbanan.

Några har framfört att de ser positivt på alternativet ur ett underhållsperspektiv då sträckningen bedöms vara den minst krökta och har minst lutning vilket kan innebära mindre slitage och kortare restider. Några lyfter att alternativet är mest fördelaktiga med motivet att stor del av sträckningen går i tunnel och därför innebär minst påverkan på omgivning, grönsstruktur och biologisk mångfald.

En ser fördelar med att alternativet medför positiv inverkan på nationalstadsparken jämfört med befintlig bana samt att Naturhistoriska riksmuseet och Lilla Frescati kan knytas ihop med Botaniska trädgården. En menar att området som behöver tas i anspråk för alternativ B redan är exploaterat och saknar större värden varför det finns bra platser för banan att gå under jord inom utpekad yta. En lyfter även att det är fördelaktigt med en ny station vid Universitetet då nuvarande stationen ligger på fel sida motorvägen.

Några föredrar alternativ B för att sträckningen passerar Albano och därför öppnar upp för en ny station vid Albano.

Kommentar: Region Stockholm har noterat inkomna synpunkter som förordar alternativ B. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Aktuell lokaliseringsutredning utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning mellan Universitetet och Odenplan. Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. En station vid Albano har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

Alternativ B innebär ett nytt läge för station Universitetet, om alternativet beslutas kommer stationsutformning vid Universitet studeras i nästa skede av järnvägsplanen.

2.1.5 Förordande av alternativ C

Flera synpunkter har kommit in med förordande av alternativ C. Ett flertal menar att alternativet har en förhållandevis rak sträckning vilket anses positivt ur underhållsperspektiv då det kan innebära mindre slitage samt att det medför kortare restider. En föredrar alternativet då höjdskillnaden bedöms liten mellan befintlig banvall och ny tunnel.

En förordar alternativ C med motiveringen att det är en fördel att tunneln kan samnyttjas med Norra länken då det bedöms minska intrånget i Nationalstadsparken. En förordar alternativet med motiveringen att det bör vara billigast att genomföra.

Ett motiv som lyfts för förordande av alternativet är också att förslaget inte innebär en ny station Universitetet. Några föredrar alternativ C för att sträckningen passerar området Albano och därför möjliggör för en ny station vid Albano.

Kommentar: Region Stockholm har noterat inkomna synpunkter som förordar alternativ C. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ

kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Aktuell lokaliseringstudering utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning mellan Universitetet och Odenplan. Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. En station vid Albano har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

2.1.6 Förordande av alternativ F

Flera synpunkter har kommit in som förordar alternativ F. Några förordar alternativet för att befintlig bana nyttjas så långt som möjligt. Motivet är att alternativet bedöms mer kostnadseffektivt och innebär mindre påverkan på nationalstadsparken. Några förordar alternativet för att sträckan under jord bedöms kortare med motiveringen att de föredrar en resa i dagsljus i vackra miljöer.

En förordar alternativ F för att det bedöms fördelaktigt att gå ner i tunnel så snart som möjligt efter Värtabanan med motivet att skapa ett grönt campusområde genom att ta bort barriären mellan Campus Albano och Nationalstadsparken.

Några föredrar alternativ F med motiveringen att banan passerar området Albano och därför möjliggör för en ny station vid Albano/Alba Nova.

Ett motiv som lyfts för förordande av alternativet är att förslaget inte innebär en ny station vid Universitetet. En förordar alternativ F då det bedöms påverka den fysiska miljön i Norrtull och Sveaplan minst.

Kommentar: Region Stockholm har noterat inkomna synpunkter som förordar alternativ F. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Aktuell lokaliseringstudering utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning mellan Universitetet och Odenplan. Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. En station vid Albano har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

2.1.7 *Förordande av alternativ G*

Några synpunkter har kommit in som förordar alternativ G.

Några förordar alternativ G med motivet att sträckningen möjliggör för en framtida eventuell samverkan med Värtabanan. Några föredrar alternativet om det innebär möjliggörande av station i anslutning till KTH. En föredrar alternativet om det innebär möjliggörande av en framtida station vid Albano.

En lyfter att alternativ G bedöms vara den billigast lösningen.

Kommentar: Region Stockholm har noterat inkomna synpunkter som förordar alternativ G. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Aktuell lokaliseringsutredning utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning mellan Universitetet och Odenplan. Samtliga alternativ innebär att Östra station läggs ner. Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. Ett alternativ med en sträckning från Tekniska högskolan via Odenplan och till T-Centralen har även studerats men valts bort tidigare i processen. En station vid Albano har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

Dragningar via Värtabanan innebär tekniska utmaningar med att integrera två olika system, stora intrång i Kungliga nationalstadsparken samt negativa konsekvenser på kapaciteten för godstrafiken.

2.1.8 *Förordande av alternativ H*

Några synpunkter har kommit in som förordar alternativ H. En föredrar alternativet då det bedöms ha mindre påverkan på djurlivet i nationalstadsparken samt bidra till en snabb väg till Odenplan. Några föredrar alternativet för att det bedöms möjligt att kombinera med station vid nuvarande Tekniska Högskolan för att säkerställa smidig bytespunkt mellan Roslagsbanan och Tunnelbanan.

Några föredrar alternativet om det innebär möjliggörande av station i anslutning till KTH. En föredrar alternativ H med motiveringen att den uppfyller kriterierna för en ny station som fångar upp området Roslagstull-

Ruddammen-Albano. En förordar alternativet med motivering att sträckningen skapar förutsättningar för bättre kopplingar till KTH och försvarshögskolan vilket innebär att studenter från norrort får incitament att välja dessa intuitioner.

Kommentar: Region Stockholm har noterat inkomna synpunkter som förordar alternativ H. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Aktuell lokaliseringsutredning utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning mellan Universitetet och Odenplan. Samtliga alternativ innebär att Östra station läggs ner. Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. Ett alternativ med en sträckning från Tekniska högskolan via Odenplan och till T-Centralen har även studerats men valts bort tidigare i processen. En station vid Albano har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

2.1.9 Förordande av alternativ K

Flera synpunkter har kommit in som förordar alternativ K. Några föredrar alternativ K då detta alternativ bedöms gå ovan jord så långt som möjligt. Några förordar alternativet med motivet att det följer befintlig sträckning så långt som möjligt.

Flera föredrar alternativ K för att sträckningen innebär mindre störningar i områden runt omkring och bedöms innebära mindre påverkan på den fysiska miljön. Några förordar alternativet med bedömningen att det har minst negativ påverkan på nationalstadsparken, annan grönstruktur och Brunnsviken. Några förordar alternativ K med motiveringen att förslaget har minst påverkan på vägtrafiken.

En förordar alternativ K för att det bedöms fördelaktigt att gå ner i tunnel så snart som möjligt efter Värtabanan med motivet att skapa ett grönt campusområde genom att ta bort barriären mellan Campus Albano och Nationalstadsparken.

Några föredrar alternativ K med motiveringen att banan passerar området Albano och därför möjliggör för en ny station vid Albano. En förordar alternativ K med motivet att sträckningen möjliggör för en framtida eventuell

samverkan med Värtabanan. En ser det fördelaktigt att alternativ K innebär att befintlig station Universitetet kommer att bevaras.

Kommentar: Region Stockholm har noterat inkomna synpunkter som förordar alternativ K. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Aktuell lokaliseringsutredning utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning mellan Universitetet och Odenplan. Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. En station vid Albano har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

Dragningar via Värtabanan innebär tekniska utmaningar med att integrera två olika system, stora intrång i Kungliga nationalstadsparken samt negativa konsekvenser på kapaciteten för godstrafiken.

2.1.10 Förordande av alternativ L

Flera förordar alternativ L med motiveringen att alternativet bedöms innebära liten omgivningspåverkan samt att en mindre del av sträckningen går i tunnel. En förordar alternativet då det har minst påverkan på grönsstruktur och Brunnsviken. Några föredrar alternativet för att sträckan bedöms rak med mjuka kurvor och mindre lutning.

En föredrar alternativ L med motiveringen att banan passerar området Albano och därför möjliggör för en ny station vid Albano.

Kommentar: Region Stockholm har noterat inkomna synpunkter som förordar alternativ L. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Aktuell lokaliseringsutredning utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning mellan Universitetet och Odenplan. Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. En station vid Albano har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

2.1.11 *Avfärdande av alternativ*

Flera har framfört att de är positiva till projektet i stort men avfärdar vissa specifika alternativ.

Motiv som framförs för att alternativ B och C inte är önskvärda är för att det bedöms innebära stor negativ påverkan på miljön i området samt vara mer kostsamma. Några lyfter att Alternativ B och C riskerar negativ påverkan på Lilla Frescatis Koloniförening, en lyfter att alternativen bedöms kunna ha inverkan på grundvattennivån. En lyfter att alternativ C bedöms innebära störst negativ påverkan på Nationalstadsparken.

En framför att alternativ B inte är önskvärt då de vackra miljöerna runt Universitetet inte blir synliga under resan eftersom sträckningen innebär en tidig tunnelförläggning och ny station under mark. Några lyfter att alternativ B kan innebära ett försämrat byte till tunnelbanan. Några motsätter sig flytten av station Universitetet med motiv att stationens befintliga läge fungerar bra samt att alternativet kan bli mer kostsamt.

En menar att tunneln för alternativ F kan vara svår att genomföra på grund av närheten till Norra länken.

En menar att alternativ G bedöms innebära en längre sträckning vilket kan påverka restiderna negativt samt en lång tunnel som kan medföra högre kostnader. Alternativ G och H avfärdas av flera med motiveringen att sträckningarna innebär en omväg med ökade restider, att de medför negativ påverkan på grönsstruktur samt att sträckningarna inte bedöms vara tids- och kostnadseffektiva.

En lyfter att alternativ K inte är önskvärt då sträckningen innebär dåliga förutsättningar för en ny station vid Albano.

Några avfärdar alternativ med mycket kurvor då dessa ger längre sträckor med längre kötider vilket bedöms minska nyttan och öka kostanden för projektet.

En lyfter att sträckningen inte bör läggas under skolan Johannes på grund av risk för störningar.

Kommentar: *Region Stockholm har noterat inkomna synpunkter avseende alternativen. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ*

kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Aktuell lokaliseringstudering utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning mellan Universitetet och Odenplan. Beslutet görs av Region Stockholm tillsammans med berörda parter i Sverigeförhandlingen; staten, Stockholms stad samt nordostkommunerna Österåker, Vallentuna och Täby.

Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. En station vid Albano har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

2.1.12 Lokalisering av övergång till ny tunnel

Synpunkter har kommit in om var övergång från befintlig bana till ny tunnel bör lokaliseras. Några har framfört önskemål om att lokalisering av övergången till ny tunnel inte ska påverka koloniområdet Lilla Frescati Koloniförening. Områden kring kolonilotterna har angetts som värdefulla ur kulturhistoriska och sociala perspektiv. 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.

Några föreslår att Roslagsbanan tunnelförläggs så tidigt som möjligt med motivet att spår i tunnel innebär mindre omgivningspåverkan ovan jord och att den fysiska barriären kan undvikas vilket har positiv inverkan på grönstruktur och biologisk mångfald. En anser att en tunnelförläggning innan bron över Roslagsvägen är att föredra med motivet att broar är en sårbar infrastrukturpunkt.

Några menar att banan bör tunnelförläggas efter bron över Roslagsvägen med motivet att möjliggöra för en station vid Albano. 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 föreslår att banan tunnelförläggs efter ett stationsläge vid Tekniska högskolan. En annan föreslår att Roslagsbanan går i tunnel vid universitetet till Tekniska högskolans station. En föreslår tunnelförläggning vid Frescati. En föreslår överdäckning av området där tråg möter tunnel för effektivt nyttjande av marken.

En menar att alternativ K går ned i tunnel i redan exploaterat område vilket är positivt för bevarande av naturvärden. En framför att övergången från tunnel till marknivå för alternativ C inte är önskvärd med motivet att det kommer innebära störningar under byggtiden eftersom både Roslagsvägen och befintlig Roslagsbanan berörs. En påpekar att tunnelpåslaget för alternativ L föreslås där nya bostäder håller på att uppföras i norra delen av Albano vilket innebär att alternativet inte är genomförbart.

Kommentarer: Region Stockholm har noterat inkomna synpunkter på lägen för övergång från befintlig bana till ny tunnel. Syftet med lokaliseringsutredningen är att välja ett sträckningsalternativ med bland annat minsta intrång och olägenhet samt med hänsyn till omgivningspåverkan. Ett kriterium i projektet är att alternativet inte får orsaka påtaglig skada på Kungliga Nationalstadsparken, eller på något annat riksintresse. Viktiga faktorer för lokalisering av övergång från befintligt spår till tunnel är bland annat kvaliteten på berget samt mark- och vattenområden med höga natur- och kulturvärden.

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 kommer Region Stockholm ta kontakt med de fastighetsägare som kan komma att bli berörda av den nya anläggningen eller under byggnationen.

2.1.13 Stationer

Station Universitetet

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 uppnå snabbare bytesmöjlighet mellan Roslagsbanan och tunnelbanan vid stationen framför allt om Östra station försvinner. En förslår en ny nedgång med lång rulltrappa och hiss från spåret ned till Universitetets tunnelbanestation för att uppnå enklare och snabbare byte.

En föreslår att universitetet blir en ny bytespunkt genom en rak gångtunnel under Roslagsvägen och norra delen av vetenskapsakademin för sammankoppling av Universitetets stationer för Roslagsbanan och tunnelbanan. Universitetet föreslås fungera som bytespunkt mot Solna Sundberg och Norra Djurgårdsstaden.

Några föreslår att norra uppgången på station Universitetet öppnas om detta kan innebära minskat avstånd och en tidsvinst för byte mellan Roslagsbanan och tunnelbanan. En anser att station Universitetet även fortsättningsvis bör ligga i markplan i stället för i tråg som föreslås i alternativ B.

Några föreslår att station Universitetet blir slutstation för Roslagsbanan och att ett snabbt och smidigt byte till tunnelbanan ordnas där.

Några föreslår att station Universitetet flytts söderut. En föreslår lokalisering av ny station Universitetet och menar att det vore önskvärt om stationen placeras mitt emellan Universitetet och KTH, exempelvis vid Ruddamsvägen både i markplan och under mark. Vikten av säkra gångvägar från stationen till Universitetet och KTH framförs. Förslagen lokalisering och utformning bedöms fungera för alternativen F, L, K och H. En föreslår att ny station Universitetet kan förläggas under kullen som Vetenskapsakademin står på och att uppgångar bör finnas mot norr och söder.

Östra station

Flera synpunkter har kommit in gällande Östra station. Många menar att det idag finns en väl fungerande bytespunkt vid Östra station till tunnelbana och buss. I yttranden framhålls att flera är negativa till att stationen läggs ned och menar att nedläggning innebär en försämring för de resenärer som exempelvis har området runt KTH eller Östermalm som målpunkt. Flera undrar hur resvägen för resenärer med målpunkter runt Östra station planeras se ut när stationen försvinner. Några menar att fler kommer välja bilen om kopplingen till Östra station försvinner. Flera framför att om Östra station läggs ned behöver det inom projektet utredas för en ny station inom området.

Flera föreslår att stationen finns kvar men anläggs under jord med motivet att marken frigörs för exploatering samt att bytet till tunnelbanan kan förbättras. Några föreslår att projektet genomförs men att Östra station bevaras och är slutstation för några av tågen medan vissa av tågen går vidare med slutstation T-centralen. Flera föreslår också att Östra station förläggs under mark utan att projektet genomförs. Det har inkommit flera synpunkter om önskemål om en bättre koppling mellan Roslagsbanan och tunnelbanans röda linje vid stationen, exempelvis genom en nedgång eller rulltrappa till

tunnelbanan direkt från Östra station. Några menar att det är en åtgärd som bör genomföras i stället för projektet.

Flera menar att Östra station har ett viktigt kulturhistoriskt värde och oroar sig för att stationsbyggnaden ska rivas. En föreslår att uppgången från den underjordiska stationen kan komma upp i befintlig stationsbyggnad som bevaras. Några menar att den befintliga stationen har rustats upp i flera omgångar, något som i och med detta projekt ses som en onödig åtgärd. En frågar vad som händer med restaurangen inne på Östra station. En framhåller att det är av stor vikt att restaurangen får finnas kvar med fortsatt anslutning till stationen.

En önskar återinförande av vanliga trappor och dörrar istället för rulltrappor, hissar och automatiska dörrar då dessa ofta är ur funktion på Östra station.

Station Odenplan

Flera synpunkter har kommit in där man är positiv till en ny station vid Odenplan. Flera är också negativa till en ny station vid Odenplan och har framfört att Odenplan redan idag är en högt belastad bytespunkt.

Någon ifrågasätter hur alla ska få plats på tunnelbanans gröna linje, som redan är full under rusningstrafik, om bytet sker vid Odenplan. En anser att station Odenplan inte har god tillgänglighet för barnfamiljer, äldre och personer med rörelsesvårigheter.

Några lyfter att det är viktigt att bytet mellan trafikslag på Odenplan blir snabbt och smidigt. En föreslår att uppgångarna vid Odenplan förläggs mot huvuduppgången och Sabbatsberg närsjukhus alternativt Vanadislunden.

Station T-Centralen

Flera synpunkter har kommit in på 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. Några menar att det är negativt om Roslagsbanans perrong vid T-Centralen ska ligga djupt under marken då 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. Några eftersöker information om var Roslagsbanan planerar att komma in på centralen. En efterfrågar

information om var uppställningsplats för alla tåg ska inrymmas och menar att det kan bli trångt att få plats på T-Centralen.

Några lyfter att det är viktigt att byte mellan trafikslag på T-Centralen blir snabbt och smidigt. En föreslår att uppgångarna vid T-Centralen förläggs mot Stureplan och Sergels torg.

Station Albano

Flera synpunkter har kommit in med önskemål om en station vid Albano eller frågor om det planeras en station vid Albano. Flera menar att området har expanderats och att flera 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 Östra station är långt i dagsläget.

Några föreslår en underjordisk station medan andra föreslår en station ovan mark. En föreslår lokalisering av en ny station och menar att den kan anläggas i närheten av bergtunnelns början alternativt i södra delen av tråget och lyfter att det vore önskvärt med nedgångar på vardera sida om Roslagsvägen. En föreslår att stationen vid Albano kan byggas längs befintlig bana innan den går ned i tunnel. Några föreslår en station med en nordlig uppgång mot Alba Nova och en sydlig uppgång mot KTH Maskinteknik som kompensation för att Östra station försvinner. En föreslår ytterligare en uppgång mot nya fakultetsområdet. En föreslår in-/utgångar i trakten av Roslagstull-Ruddammen-Albano.

Några föreslår att alternativ B får ytterligare en station vid Albano, några föreslår ny station vid Albano för alternativ K. Även för alternativ C, F och L föreslås nya stationer vid Albano. En menar att enbart befintlig sträckning möjliggör för en station vid Albano och att det är av stor vikt att förslaget inte omöjliggör en station vid Albano.

Övriga stationer

Flera har lämnat synpunkter på nya stationer och befintliga stationer längs Roslagsbanan. Flera lyfter att sträckningen mellan Universitetet och Odenplan behöver fler stationer. Stationer föreslås exempelvis vid Vanadislunden, Wenner-Gren Center, Ruddammen och Norrtull. En önskar ett alternativ som går via Tekniska högskolans station istället för Odenplan.

Några har lyfter vikten av ett förenklat byte mellan Roslagsbana och tunnelbana vid Mörby station och Danderyds sjukhus, en föreslår att detta kan ske genom lokalisering av ny station väster om Mörby verkstäder. En

föreslår en ny station med uppgång mot norra KTH och mot Roslagstull (dragning F, G eller H).

Flera föreslår att Karlberg station åter tas i bruk. En föreslår en ny station för byte mellan Roslagsbanan och Värtabanan om den börjar nyttjas för persontrafik.

Några lyfter vikten av att se över stationslägen för att öka kapacitet och robusthet. Några föreslår att stationerna Stocksund, Bråvallavägen, Djursholms Ekeby, Visinge, Rydbo, Molnby, Ekskogen, Frösunda och Bällsta läggs ner på grund av lågt resande. Näsbyparkgrenen föreslås läggas ned. Några stationer föreslås ersättas mot en ny station mellan dagens två stationer exempelvis, Ensta och Tibble, Täby kyrkby och Kragstallund Station, Vallentuna och Ormsta, Täljö och Åkers runö. Stationerna Galoppfältet och Viggbyholm ersätts av en ny station i höjd med Täby nya simhall. Mörbydepån flyttas norrut, och station Mörby flyttas söderut där mörbydepån idag ligger med en koppling till bussterminalen vid Danderyds sjukhus. Förslaget innebär att spåret får en mer central dragning genom Djursholm och Vendevägen föreslår blir en central knutpunkt mellan buss och lokalbana. Sträckan Djursholms Ösby-Djursholms Ekeby läggs ner. Stationerna Djursholms Ösby, Östberga och Altorp rivs. Station Enebyberg flyttas söderut närmare Enebyängens handelsplats.

En anser att Mörby centrum eller Danderyds sjukhus ska vara slutstation för Roslagsbanan med motivet att byte till tunnelbana och bussar kan göras där.

Några har inkommit med önskemål om att Stocksund och Bråvallavägens stationer ska få finnas kvar med motivet att det finns många målpunkter i området. En önskar att samtliga stationer i Danderyd bevaras med samma eller ökad turtäthet. En önskar att snabbtåg linje 28S stannar vid Åkers runö.

Kommentarer:

Region Stockholm har noterat synpunkterna kring stationer. Ambitionen med de nya stationerna är att utforma stationerna med smidiga bytespunkter och så korta bytestider som möjligt.

Bytesmöjligheter på befintlig bana ingår inte i projektet, dock innebär alternativ B ett nytt läge för station Universitetet. Om alternativet beslutas kommer stationsutformning vid Universitet studeras i nästa skede av järnvägsplanen.

Lokalisering av nya stationer längs Roslagsbanans förlängning till city har beslutats om tidigare i processen. Flera alternativ har studerats med stationer vid bland annat Albano, Ingemarsplan eller slutstation vid Odenplan. Ett alternativ med en sträckning från Tekniska högskolan via Odenplan och till 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.

Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att titta på alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Åtgärdsvalsstudiens resultat och slutsatser studerades sedan vidare inom ramen för Sverigeförhandlingens arbete. Region Stockholm beslutade att projekt Roslagsbanan till city tillsammans med en del andra kapacitets- och tillgänglighetsförbättrande åtgärder i regionen var intressanta att utreda vidare. Ett alternativ där Roslagsbanan går från station Universitetet i tunnel till Odenplan och vidare till T-Centralen togs fram. Alternativet förordades och beslutades om i lokaliseringsutredningen 2023. Förordandet gjordes bland annat utifrån att alternativet visade på större resenärsnyttor än de andra alternativen. Alternativet innebär att Östra station läggs ner.

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

Trängsel vid stationer är en del i utvärderingen av de olika alternativen. I arbetet med lokaliseringsutredningen har denna påverkan översiktligt studerats. Efter beslut om lokalisering har fattats övergången 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.

Frågan om behovet av nya stationer eller nedläggningar av befintliga stationer längs befintlig bana ingår inte i projektet. Region Stockholm

hänvisar till SL:s kundtjänst för övriga synpunkter och frågor som inte ingår i projektet.

2.1.14 Egna förslag på utredningsalternativ

Flera synpunkter har kommit in med egna förslag på sträckningar.

Några har framfört förslag på att Roslagsbanans förlängning till city ska gå ovan jord och menar att det skulle innebära en rimlig kostnad i förhållande till restiden. Förslag om dragning ovan jord framhålls även som positivt för att genomförandet inte skulle innebära några sprängningar som kan påverka befintlig bebyggelse eller infrastruktur under jord.

Flera föreslår ett alternativ som även inkluderar Östra station som en station mellan universitetet och Odenplan. Några föreslår en förgrening vid Universitetet där ena sträckningen går till Östra station och andra till T-Centralen. En föreslår en sträckning i tunnel från Albano via Östra station till T-Centralen. En föreslår en sträckning ovan jord i slinga som inkluderar Tekniska Högskolan - Östermalms torg – City. En föreslår en sträckning via Östra station där banan går i tunnel från Östra station.

En föreslår en modifiering av alternativ G men en placering av en ny Östra station där tunneldragningen skär nuvarande Roslagsbana, vilket bedöms ge bättre tillgång till regionen runt Östra station. Alternativt föreslås tunneln anpassas för en optimal placering av en ny Östra station, vilket möjliggör omstigning till T-station Tekniska Högskolan och en gångtunnel till Röda linjens uppgång vid Odengatan – Valhallavägen för resenärer som vill nå KTH eller byta till tunnelbana.

Några framhåller förslag om en sträckning ovan jord där befintligt spår nyttjas med anslutning vid Albano och Norra stationsområdet, vidare mot Karlberg där befintlig station kan återtas i bruk, och därifrån vidare till slutstation T-Centralen. Motivet är att det är billigare, kortare genomförandetid, återbruk av stationer och spår samt en trevligare resa.

En föreslår att befintligt spår nyttjas från T-centralen till Karlberg station och sedan vidare mot Nya karolinska - Hagastaden – Bellevue – Albano. En föreslår en förlängning mot Norra Djurgårdsstaden för sammanlänkning med Lidingöbanan eller förlängning mot frihamnen. Utifrån dessa två alternativen lyfts även fler möjligheter till förlängning exempelvis anslutning till Strandvägens spår (spårvagn 7) via TV-huset. Förlängning via Kaknästornet, Tekniska och Etnografiska längs Djurgårdsbrunnsvägen föreslås, eller anslutning via kaknästornet till Waldemarsudde Rondellen, spårvagn 7, på Djurgårdsvägen via Djurgården.

En lyfter att det redan finns en tunnel och banvall fram till T-Centralen i anslutning till Roslagsbanan och föreslår att en ny räls byggs eller att Värtabanan övergår till smalspår.

Några anser att Odenplan kan vara slutstation och att Roslagsbanan inte behöver dras vidare till T-Centralen med motiveringen att projektets kostnad kan minskas. En föreslår en sträckning ovan jord från Östra station till Odenplan längs Odengatan. En föreslår en sträckning längs Norra Stationsgatan, eventuellt en station vid Haga Staden och en snabbförbindelse upp till Odenplan i tunnel. En framför förslag om en sträckning på järnvägsbro, med cykel- och promenadfil, från Brunnsvikens kanotklubb till Wenner-Gren center och tunnel därifrån till Odenplan. En annan föreslår en sträckning från Karlaplan till Fridhemsplan via Östra station och Odenplan.

Några framför att sträckningen bör gå via Tekniska Högskolan istället för Odenplan. En föreslår att Östra station byggs under jord och får namnet Tekniska högskolan, därifrån fortsätter sträckningen under jord till station Rådmansgatan och sedan vidare till T-Centralen. En föreslår att Roslagsbanan ska gå i tunnel efter universitetet och sedan löpa parallellt med Tunnelbanan in till T-Centralen.

Några föreslår en sträckning från Odenplan till Fridhemsplan. En föreslår en sträckning från Odenplan till Rådhuset, Zinkensdamm, Södra station och slutstation Årsta. Motiven är att T-Centralen bör undvikas och att det är bra att sprida ut bytespunkterna. En har framfört önskemål att tunnel för Roslagsbanan byggs mellan Mörby centrum och Sofia för att skapa en koppling till gula tunnelbanelinjen.

Några föreslår en dragning likt gamla sträckningen ovan jord längs Engelbrektsgatan. Några har framfört förslag på att Roslagsbanan går ovan jord till Humlegården. En föreslår att 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 föreslår att dragningen fortsätter via Stureplan och Kungsgatan fram till kungsbron där den växlas om som djurgårdslinjen gör vid Åhlens.

En föreslår en sammankoppling av Roslagsbanan med Spårväg city. Den föreslagna spårvägssträckningen skulle kunna avgrenas från Spårväg city strax intill Norrmalmstorg och följa Birger Jarlsgatan till Stureplan. Sträckningen kan gå längs Sturegatan norrut via Valhallavägen fram till

Östra station alternativt längs Engelbrektsgatan fram till triangelformade parken vid Lill-Jansplan med gångavstånd till Östra station. En har föreslagit en förlängning längs med Vallhallavägen med station vid Karlaplan och vidare mot TV-huset där det möjliggörs för station med byte till Spårväg city och Lidingöbanan.

En föreslår en sträckning som går i tunnel från Universitetet med slutstation Humlegården alternativt Hötorget. Alternativet föreslås gå i bergtunnel med en sträckning i riktning mot Tekniska Högskolans tunnelbanestation för smidigt byte mellan trafikslagen. Sträckningen går under mark i eget tunnelrör parallellt med tunnelbanan och viker av söderut i höjd med Lidingövägen mot Humlegården. Motivet är att detta alternativ bedöms mer kostnadseffektivt och har mindre påverkan på den befintliga miljön och bergförhållanden samt avlastar T-Centralen.

Flera föreslår att Värtabanan börjar nyttjas för persontrafik och att Roslagsbanan förlängs genom Värtabanans sträckning. Några föreslår att banan kopplas ihop med Värtabanan i höjd med Albano, via Station Karlberg som återtas i bruk, vidare till T-Centralen. Ett annat alternativ som föreslås är att Värtabanan kopplas samman med citybanan. Några föreslår att Roslagsbanan implementeras som en del av pendeltågsnätet. Några föreslår en ny station för byte mellan Roslagsbanan och Värtabanan eftersom banorna har olika spårvidd. En föreslår att Värtabanan utökas med ett mittspår för smalspår för att möjliggöra trafikering av sträckan med Roslagsbanan.

Kommentar: Region Stockholm är positiva till att ett flertal synpunkter inkommit med egna förslag på alternativ. Syftet med lokaliseringsutredningen är att bland annat ta fram ett alternativ som ökar tillgängligheten till Stockholms innerstads målpunkter. Framtagande av alternativ tas fram bland annat utifrån de tekniska krav och förutsättningar som Region Stockholm måste förhålla sig till. Ett mål i projektet är att inte omöjliggöra en förlängning söderut.

Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att titta på 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 för hög omgivningspåverkan på Stockholms innerstad.

Under arbetet med lokaliseringsutredningen har även ett stort antal utredningsalternativ identifierats som inte bedömts uppfylla rimlighetskriterierna. Spårvägslösningar har tidigare valts bort i åtgärdsvalsstudie (2014) och avfärdats utifrån att kapaciteten i spårvägssystemet inte räcker till. Dragningar av Roslagsbanan via Värtabanan har tidigare valts bort i åtgärdsvalsstudie (2014) och avfärdats utifrån flera motiv. Dragningar via Värtabanan innebär tekniska utmaningar med att integrera två olika system, att koppling till viktiga kollektivtrafiknoder omöjliggörs samt negativa konsekvenser på kapaciteten för godstrafiken. Varianter med en förlängning av Roslagsbanan ovan jord in till centrala Stockholm har valts bort på grund av att detta innebär en stor omgivningspåverkan och är inte förenligt med projektets ändamål. I utredningsområdet ligger flera viktiga målpunkter i Stockholms innerstad som skulle påverkas negativt med dragning ovan jord.

Flera alternativ har studerats med stationer vid bland annat Albano, Ingemarsplan eller slutstation vid Odenplan. Ett alternativ med en sträckning från Tekniska högskolan via Odenplan och till 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.

2.1.15 Samrådsmaterial och underlag

Några synpunkter har kommit in på samrådsmaterialet och underliggande utredningar. Några menar att det saknas redovisning av nollalternativ, komparativa studier och kostnads kalkyl i samrådsmaterialet. Några efterfrågar underlag som redovisar vilken tidsvinst projektet kan medföra. Några eftersöker resandeunderlag och en undersökning om resenärernas synpunkter och önskemål. Några anser att det borde genomföras en omröstning bland resenärer kring huruvida sträckningen ska ändras eller inte. En menar att samrådsmaterialet inte bedöms vara komplett och efterfrågar ytterligare förslag att samråda kring, inte enbart förlängningen till city. En menar att utredningen är falsk eftersom den visar på tidsvinster för resenärer till Odenplan och Stockholm C, men ignorerar tidsförluster för de som ska till Östra Station. Det efterfrågas redovisning av en lösning för resenärer med området kring Östra station som målpunkt med bedömning av tidsvinst och kostnadsberäkning.

Flera undrar om det finns siffror på hur många som har Östra station som slutstation och hur rörelsemönstret ser ut för de resenärer som kliver av där. En undrar om det finns undersökningar på hur många resenärer på

Roslagsbanan som ska åka vidare med pendeltåg. En har en fråga avseende en tabell som visar en uppskattning av läget år 2050 om inte Roslagsbanan byggs ut till T-centralen. Frågan gäller vad rubriken "Resenärer som reser vidare med Roslagsbanan" innebär eftersom Roslagsbanan stannar vid Östra station. En har även en fråga avseende hur röda linjens kapacitet ser ut i rusningstrafik.

En undrar om projektet tagit hänsyn till statistik som visar framtida siffror på en minskad eller långsammare befolkningsökning, en annan undrar om hänsyn tagits till ändrade resvanor efter pandemin. En undrar om aktuellt framtidsprojekt bör baseras på underliggande utredning från 2014 och ifrågasätter om underlaget fortfarande är realistisk och relevant.

Några har efterfrågat information och en värdering av hur de olika alternativen skiljer sig åt bland annat gällande restid, nya stationer, prognosticerad byggtid, kostnader, risker och miljöpåverkan.

Några ifrågasätter samrådets betydelse och menar att allmänheten egentligen inte lämpar sig att tycka till om sträckningar och tunnelpåslag utan att en bedömning enbart bör göras av experter. En menar att det är onödigt att samråda i detta skede då det upplevs som att beslut redan är taget.

En påpekar att området där Lilla Frescati koloniförening ligger inte är utpekad som höga naturvärden på kartan i samrådsbroschyren.

Några efterfrågar information om hur beslutet om genomförande av projektet har fattats, vem som står för kostnaden och hur projektets samhällsnytta har beräknats. Några efterfrågar fortsatt information om fördjupningsstudien. En hänvisar till ramavtal 6 och skrivningar i avtalet om att projektet kan ifrågasättas eller avbrytas om inte projektet ger samhällsekonomiska vinster.

Kommentarer: Syftet med samrådet var att få synpunkter inför val av lokalisering för delsträckan mellan Universitetet och Odenplan. I tidigare utredningsarbete har bland annat nollalternativ, kostnadsbedömning och koncentration av arbetsplatser samt målpunkter studerats. Samtliga aspekter ingår i utvärderingen av utredningsalternativen. Flera av ovanstående aspekter presenteras i lokaliseringsutredningarna.

Resandeprognoserna baseras på den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFs 2050, som antogs av regionfullmäktige 2019.

Planen gäller till och med hösten 2026. Bedömningen är att pandemin har påskyndat övergången till exempelvis ökat distansarbete och flera digitala möten, men att detta är förändrade beteenden som ändå hade realiserats till år 2050 som är det prognosår som har använts.

Enligt resandeprognoserna är det ungefär 5-10% av resenärerna som stiger av vid Östra station som har målpunkt i närområdet. Övriga reser vidare med tunnelbana eller buss. Med Roslagsbanans förläning till City via Odenplan beräknas drygt 20% av resenärerna som stiger av eller på vid Odenplan byta till eller från pendeltåg. Motsvarande siffra för T-centralen är 15%.

Restidsförändringarna beror på vilka start- och målpunkter som avses, men i genomsnitt får resenärer som skall resa från Danderyd, Vallentuna eller Österåker till innerstaden 8 min kortare restid och ett byte mindre.

Koloniområdet Lilla Frescati är ännu inte inventerat med NVI-standardens i fält varför området inte pekats ut som höga naturvärden i kartan i samrådsunderlaget. Området är värdefullt ur flera andra aspekter och hänsyn kommer att tas för att minska påverkan och intrång på koloniområdet.

För att möta det ökade behovet av bostäder och förbättrad kollektivtrafik initierade regeringen år 2014 Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen innebär att staten, regioner och kommuner gemensamt finansierar infrastrukturutbyggnad mot att berörda kommuner bygger nya bostäder. I januari 2017 tecknade Region Stockholm tillsammans med berörda parter i Sverigeförhandlingen; staten, Stockholms stad samt nordostkommunerna Österåker, Vallentuna och Täby avtal om fyra stora kollektivtrafiksatsningar i stockholmsregionen, förlängning av Roslagsbanan till city var ett av projekten. Projektet finansieras därmed gemensamt av staten, Region Stockholm, Stockholms stad, Österåker, Vallentuna och Täby. I det pågående utredningsarbetet beräknas samhällsnyttan enligt gängse metoder som används inom infrastrukturplanering i Sverige.

Under arbetet med lokaliseringsutredningarna har samhällsekonomiska bedömningar tagits fram som visar att projektet har en lönsamhet vilket innebär att samhället får en positiv avkastning på investeringen som innebär en förlängning av Roslagsbanan till city.

2.1.16 *Fortsatt arbete*

Synpunkter har kommit in som berör det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. En har framfört att man ska ta hänsyn till miljö- och klimatfrågorna i fortsatta arbetet efter val av alternativ. Det har även inkommit synpunkter med önskemål om en realistisk tidplan för det fortsatta arbetet.

En synpunkt gäller beaktande av möjliga övergångar till framtida tvärtrafik, en annan lyfter att projektet inte bör försvåra möjliggörande av ringlinje med tvärbanan. Några har framfört att Roslagsbanans avstängning i samband med byggskedet för projektet bör hållas så kort som möjligt. En menar att Östra station inte bör rivas innan övriga förberedelser är färdigställda.

Några synpunkter har inkommit kring påverkan och risker för befintlig bebyggelse. En lyfter att deras bostad är pålad till berggrunden på 32 meters djup och framhåller att projektet behöver beakta detta i det fortsatta arbetet.

Kommentar: *Region Stockholm instämmer, restidsnyttor i förhållande till kostnader är några av de viktiga aspekterna vid utvärdering av utredningsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.*

I lokaliseringsutredningen har man tittat övergripande på byggskedet. Störningar av trafiken under byggtid utgör en av bedömningsgrunderna för val av lokalisering. Alternativens grad av påverkan på trafiken under byggskedet vägs mot andra intressen såsom kostnad, samhällsekonomi, miljöpåverkan och resenärseffekter. 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.

Region Stockholm kommer i samverkan med Stockholms stad ha dialog kring Östras stationsområdet.

Genom hela planlägningsprocessen sker en iterativ miljöbedömning som syftar till att integrera miljöhänsyn i projektet samt minimera projektets miljöpåverkan ur flera aspekter. Då Roslagsbanan till city bedöms medföra betydande miljöpåverkan kommer det under arbetet med järnvägsplanen att tas fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I det arbetet kommer

effekter och konsekvenser att utredas och redovisas för planförslaget samt vilka åtgärder och anpassningar som bör vidtas för att ytterligare minska projektets påverkan på människors hälsa och miljö.

2.1.17 *Kapacitet*

Flera synpunkter har kommit in angående kapaciteten på Roslagsbanan. Flera lyfter att fokus bör ligga på kapacitet och turtäthet för att projektet ska uppnå önskad effekt. Några önskar att medelhastigheten höjs. En framför att tunneln bör byggas för en hastighet om 120km/h för att uppnå en långsiktig lösning för framtida utveckling av tågens hastighet. Flera ifrågasätter om Roslagsbanan har kapacitet för att hantera befolkningsökningen som alla tillkommande bostäder i norrort innebär. Några lyfter vikten av att planera för långa plattformar för att kunna möta upp befolkningsökningen. En framför att det är av vikt att planera för tillräcklig depåkapacitet.

En önskar införande av snabbtåg med färre stopp för ökad kapacitet, förslagsvis Åkersberga – Täby C – Mörby – Stockholm. En föreslår planskilda korsningar där det saknas i Danderyd.

Kommentar: För att möta ett framtida kapacitetsbehov kan, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana komma att behövas. Sådana åtgärder kan bland annat vara 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 projekt eller samråd och befinner sig i ett tidigt planeringsskede. Region Stockholm hänvisar till SL:s kundtjänst för övriga synpunkter och frågor som inte ingår i projektet.

Ett viktigt mål i projektet är att avlasta tunnelbanans röda linje som är idag 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.

2.1.18 Spårutformning

Flera synpunkter har kommit in med förslag på spårutformning vid förlängning av Roslagsbanan till city. Flera förslår att banan byggs med dubbelspår på hela eller delar av sträckan.

Flera har förslag på att tunneln direkt dimensioneras för standardspår för framtida behov. En menar att tunneln direkt bör dimensioneras utifrån de största tunnelprofilerna som används inom järnvägsdrift i Europa. Detta för att möjliggöra nyttjande av annan spårtrafik och större flexibilitet. Några menar att projektet bör innehålla en uppgradering av Roslagsbanan till standardspår.

Flera synpunkter har också kommit in med förslag eller önskemål om spårutformning på befintlig Roslagsbanan. Flera har önskemål om att bygga om Roslagsbanan till 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 möjlighet att koppla samman med övriga pendelnätet.

Några föreslår att kapaciteten kan förbättras genom dubbelspår mellan Viggbyholm och Hägernäs, Arninge och Rydbo samt mellan Vallentuna och Ormsta. En önskar dubbelspår vid Näsby park centrum för att möjliggöra fler tåg i rusningstrafik. En önskar dubbelspår mellan Djursholms Ösby-Altorp samt att ett nytt dubbelspår byggs från Altorp och kopplas samman söder om Enebyberg/norr om Djursholms Ekeby.

Kommentarer: Syftet med Roslagsbanan till city är 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 kan, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana komma att behövas. Sådana åtgärder kan bland annat vara 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. Region Stockholm hänvisar till SL:s kundtjänst för övriga synpunkter och frågor som inte ingår i projektet.

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

2.1.19 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. Några har framfört att resor med Roslagsbanan idag innebär lång restid, och gles turtäthet.

I flera av synpunkterna efterfrågas lösningar för att minska trängseln på Roslagsbanan. Många nämner att det har byggts och planeras för många nya bostäder i nordost kommunerna vilket gör att antalet resenärer på Roslagsbanan ökar kraftigt.

Några har önskemål om tätare trafik i rusningstider och att trafikering på Roslagsbanan börjar tidigare och slutar senare på dygnet. En föreslår ett snabbspår under rusningstrafik med enbart några få strategiska stopp.

En önskar en ny plattform på station Universitetet för att möjliggöra att tågen kan vända och att det kan sättas in extra tåg under rusningstrafik.

Kommentarer: För att möta ett framtida kapacitetsbehov kan, utöver Roslagsbanan till city, även åtgärder på befintlig Roslagsbana komma att behövas. Sådana åtgärder kan bland annat vara 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 projekt och samråd och befinner sig i ett tidigt planeringsskede. Region Stockholm hänvisar till SL:s kundtjänst för övriga synpunkter och frågor som inte ingår i projektet.

2.1.20 Drift och förvaltning av Roslagsbanan

Några synpunkter har kommit in angående förvaltning och drift av Roslagsbanan. Flera har framfört förslag på att fler vagnar införs på tågen för att minska trängseln. Några har önskemål om att fler av de nya tågen ska tas i drift.

En har önskemål om utveckling av tekniska lösningar för betalsystemet samt tekniska lösningar för ökad trygghet och säkerhet på Roslagsbanan.

Några har framfört att signalsystemet bör bytas ut för att få bukt med alla förseningar. Flera har önskemål om att investeringar läggs på att tågen går utan störningar i stället för genomförande av projektet.

Ytterligare förslag har kommit in på ökad bekvämlighet på tågen genom exempelvis införande av AC, nya säten och fler sittplatser. En har framfört att ljudet inne på tågen på Roslagsbanan innebär bullerproblematik för resenärer. En har önskemål om fler konduktörer och trygghetsvårdar. Några har önskemål om att få ha cykeln med på tåget. En har önskemål om införande av djurvagn. En har framfört att det är många trasiga rulltrappor och hissar vid stationerna längs med Roslagsbanan.

Kommentarer: *Frågor rörande förvaltning av befintlig bana hanteras enligt gällande riktlinjer och är inte en del av projektet. Region Stockholm hänvisar till SL:s kundtjänst för övriga synpunkter och frågor som inte ingår i projektet.*

2.1.21 *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.

Några föreslår att sträckningen går från Molnby till Arlanda, andra föreslår Kårsta till Arlanda. Några föreslår att den även förlängs vidare till Märsta/Sigtuna. En annan en föreslår en tvärlinje från Åkersberga via Vallentuna till Arlanda.

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.

Förlängning till nordvästra Stockholm

Flera har framfört önskemål om en förbindelse väster ut. En menar att det behövs en ringförbindelse i Stockholms kollektivtrafiks system. Några har önskemål om en förgrening från Roslagsnäsby till Helenelund. Några föreslår tvärförbindelser till Upplands Väsby, andra önskar tvärförbindelser till Sollentuna, Kista, Solna, Sundbyberg, Bromma. Några lyfter behovet att

tvärförbindelse från nordost kommunerna till Karolinska universitetssjukhuset. En föreslår en tvärförbindelse från Täby till Spånga och Vällingby via Kista.

Övriga förlängningar

Några har önskemål om att Roslagsbanan förlängs söderut för att ansluta till Saltsjöbanan. Andra förslag på förlängningar av Roslagsbanan är exempelvis Åkersberga, Vaxholm, Österåker, Ekerö och Tyresö. En föreslår en förlängning till Stadshagen via Lindhagensplan vidare till tvärbanan.

Kommentarer: Region Stockholm har noterat inkomna synpunkter på andra förlängningar. Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att titta på 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.

2.1.22 Förlängning av tunnelbanans röda linje norrut

Flera synpunkter har kommit in med önskemål om att tunnelbanans röda linje förlängs norrut från Mörby centrum. Flera har framfört förslag på att banan förlängs till Roslags-Näsby, Täby C, Täby park och Arninge. Några menar också att tunnelbanan kan förlängas vidare till Vallentuna och Österåker.

Några föreslår att man lägger ned Roslagsbanan och bygger ut tunnelbanan eftersom det har bättre förutsättningar för utveckling. Några menar att förlängning av tunnelbanan norrut är mer motiverat än projektet på grund av att tunnelbanan har högre kapacitet än Roslagsbanan. I synpunkterna lyfts också behovet av tätare trafik på röda linjen.

Kommentarer: Region Stockholm har noterat inkomna synpunkter på olika förlängningar på tunnelbanans Röda linje. Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att titta på 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 Roslagsbanan till city är att bland annat avlasta kapaciteten på tunnelbanans röda linje. Kapaciteten på tunnelbanans röda linje medger

inte en utbyggnad av tunnelbanans röda linje eftersom den skulle bli överbelastad.

2.1.23 Övrigt om kollektivtrafik, pendlarparkeringar och vägnät

Flera synpunkter har kommit in angående busstrafiken, tunnelbanan, lokalbanor och vägnätet.

Flera framhåller att det vore önskvärt att satsa på en förbättrad befintlig kollektivtrafik gällande bussar och pendeltåg samt förbättrade gång- och cykelmöjligheter istället för genomförande av projektet.

Några har framfört förslag på att öka antalet bussförbindelsen mellan Östra station och Odenplan. En föreslår elektriska förarlösa bussar, en annan föreslår shuttlebuss, hop-on hop-of, för sträckan. En föreslår shuttlebuss alternativt spårvagn mellan Universitetet och Sveavägen. En framför önskemål om nya direktbusslinjer från Östra Station till bytespunkter för anslutning till tunnelbanans olika linjer tex Fridhemsplan och Medborgarplatsen. En föreslår en ny bussförbindelse mellan Östra station - Drottning Christinas väg - Engelbretsgatan - Stureplan - Hötorget - Sergelstorg – Centralstationen. Motivet bakom är att det kan bli en kostnadseffektiv lösning i stället för genomförande av projektet. Några föreslår spårväg mellan Östra station och Odenplan om projektet genomförs för resenärer med Östra station som målpunkt. Några föreslår en lokalbana, alternativt förbättrad cykel och gångväg mellan Universitetet och KTH/Försvärshögskolan. En föreslår en matarlinje mellan station Universitetet och Östra station.

En framför önskemål om bättre busskoppling mellan norrort och Östermalmstorg utan byten.

En föreslår en tunnelbanekoppling mellan Tekniska högskolan och Odenplan. En föreslår en snabbspårväg under Roslagsvägen, mot Norrtull och vidare till Odenplan under Norrtullsgatan. En föreslår att gula tunnelbanelinjen förlängs till Odenplan. En föreslår att gula tunnelbanelinjen förlängs till Täby.

En föreslår en ny tunnelbanestation i anslutning till ny station för Roslagsbanan i anslutning till Albano. En föreslår utveckling av förbättrad färdväg för gång och elscooter mellan Albano och lärosätena eftersom bussarna från Odenplan och Albano mot KTH är överbelastade.

Några föreslår att tunnelbanan byggs ut öster ut mot Vaxholm och Åkersberga för att minska biltrafiken och trängseln på bussarna mot centrala Stockholm. En förslår utveckling av tunnelbanan istället för Roslagsbanan genom att bygga ut en ringlinje som knyter ihop stadscentrum utanför centrala Stockholm. En utbyggnad från Universitetet till Hagastaden och en från Bergshamra via Arenastaden, Sundbyberg, Alvik och Älvsjö. En förslår att tunnelbanan förlängs från Solna till Danderyds sjukhus. En ifrågasätter varför inte den nya tunnelbanan sammankopplades med tunnel för pendeltåg från Solna till Odenplan.

En föreslår förlängning av tvärbanan till Kista, Danderyd och Täby. En förslår att tvärbanan från Ropsten och Solna station kan anslutas till samma station som Roslagsbanans i området Universitetet/Tekniska högskolan. En föreslår pendeltåg till Norrtälje. En föreslår att Saltsjöbanan byggs om till smalspår för att kopplas samman Roslagsbanan vid T-Centralen med eventuella förlängningar till Tyresö och Gustavsberg. Några föreslår att Roslagsbanan blir en del av pendeltågsnätet och fungerar som snabbtåg söderut mot Nynäshamn och Södertälje. En föreslår att befintligt spår mellan Universitetet och Albano kan användas som spårreservat för tvärbanan/spårväg city mot Värtahamnen via värtabanan eller mot Solna station. En föreslår att Spårväg City förgrenas vid Djurgårdsbron, för en förlängning förbi Nobelparken, vidare längs med Oxenstiernsgatan, över Ladugårdsgärdet och fram till Frihamnen/Värtahamnen. En föreslår att Roslagsbanan grävs ner i tunnel från Täby kyrkby till Kragstälund.

En föreslår fjärrtågstationer norr och söder om Stockholm, exempelvis Älvsjö och Tomtebodan, med motivet att bytespunkter behöver spridas ut.

En föreslår att Roslagsvägen smalnas av och utformas som en stadsgata med motivet att området skulle bli trevligare. En menar att Roslagsvägen bör däckas över och att marken förses med grönska med motivet att få bort barriären genom Nationalstadsparken. En föreslår att Roslagsbanan grävs ner efter station Mörby så befintlig bana kan byggas om till gång- och cykelväg in till Östra station.

En föreslår förlängning av busslinjer från Danderyds sjukhus till Odenplan för att avlasta röda linjen. En föreslår en tempererad gångtunnel mellan Roslagsbanans station Mörby och Danderyds sjukhus för byte till tunnelbana. Några har framfört förslag på tunnelförläggning av E18 genom Danderyd.

En framför att flera busshållplatser längs Vallhallavägen har dragits in vilket försämrar tillgängligheten för äldre och andra som har rörelsesvårigheter. Ett förslag är att bygga en Östra länk istället, kombinerad bil- och spårväg. En föreslår att biltrafik förläggs under mark istället för tågtrafik.

En lyfter att det är av stor vikt att tåg, bussar och stationer handikappanpassas samt att det bör finnas toaletter på samtliga stationer. En annan framför att tågen behöver bättre luftkonditionering. Flera har framfört önskemål om att biljettpriserna sänks. Några har framfört oro över att biljettpriset höjs i samband med att Roslagsbanan förlängs till city.

Kommentarer: Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att titta på 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 SL:s kundtjänst för övriga synpunkter och frågor om kollektivtrafik som inte ingår i projektet. 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:

- Akademiska Hus
- Ellevio
- Kungliga Djurgårdens förvaltning
- Skolfastigheter i Stockholm (SISAB)
- Statens fastighetsverk (SFV)
- Stockholms stad
- Stockholms universitet
- Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)
- Trafikverket
- Vallentuna kommun
- Österåkers kommun
- Täby kommun
- Försvarsmakten

- Vattenfall Eldistribution AB

2.2.1 *Akademiska Hus*

Akademiska Hus betonar vikten av goda kommunikationer till Stockholms universitet, KTH och Försvarshögskolan, som alla påverkas av förändringar i Roslagsbanans dragning. För att säkerställa en hållbar kommunikationsinfrastruktur anser Akademiska Hus att det är nödvändigt att etablera en ny station nära Albano, som skulle fungera som en knutpunkt för effektiva transportlänkar för studenter, forskare och medarbetare. Vidare varnar Akademiska Hus för att ett spåralternativ som begränsar lärosätenas expansionsmöjligheter kan ha stora konsekvenser för Stockholm som utbildningsort och för Sverige som kunskapsnation.

Akademiska Hus stödjer utvecklingen av Roslagsbanans koppling till kollektivtrafiken, som förbinder Stockholms lärosäten med regionen. Förlusten av Östra station skulle påverka både lärosäten och den nya stadsdelen Albano-Kräftriket.

En ny station vid Albano-Kräftriket anses kunna kompensera för förlusten av Östra station, minska barriäreffekten mellan Campus Albano och Campus KTH, och knyta samman Stockholms universitet, KTH och Karolinska Institutet. Värtabanan under Albano är förberedd för framtida dubbelspår och stationsplattform, vilket skulle kunna knyta samman Stockholms universitet, KTH och Karolinska Institutet.

Akademiska Hus påpekar att de olika alternativen för Roslagsbanan inte redovisar de anläggningar och etableringar som kommer att behövas under byggnation och drift, vilket kan påverka verksamheterna och utvecklingen av det berörda området.

Stadsdelen Albano-Kräftriket, som blir allt viktigare för Stockholms universitet och KTH, kommer att växa samman med dessa lärosätens centrala campusområden och när det är fullt utbyggt kommer en förbättring av kollektivtrafiken vara nödvändig i framtiden.

När Östra station läggs ner förväntas omstigning till tunnelbanans röda linje ske vid T-Centralen, men för att lösa tillgängligheten till Albano-Kräftriket och hantera belastningen på busstorget vid Universitetet, menar Akademiska Hus att det behövs en effektivare omstigningspunkt, en bättre busstorgslösning och utveckling av busstrafiken.

En flytt av station Universitetet till norr om Vetenskapsakademien enligt alternativ B innebär att förutsättningarna för resenärer till Stockholms universitet försämras tillsammans med sämre förutsättningar för omstigning till/från buss och tunnelbanans röda linje.

Alternativ C innebär att befintligt stationsläge Universitetet kan bibehållas, men det är otydligt hur tråg och tunnel kommer att planeras och placeringen kan påverka kultur- och naturmiljöer, byggnadsminnen, Akademiska Hus byggrätter i norra Albano, samt förstärka barriären som Roslagsvägen utgör och riskera att påverka grundläggning och marklager under Albano samt pågående verksamhet.

Alternativ F kan möjliggöra ett nytt stationsläge kopplat till Campus Albano och Campus KTH, ersätta förlusten av Östra station, minska barriäreffekten av Roslagsbanans spårområde, men påverkar den nuvarande kopplingen mellan Albano, Stockholms universitet och KTH, vilket kräver säkerställande av gång- och cykelkopplingar mellan lärosätena och till nationalstadsparken.

Kopplingen mellan Albano, Stockholms universitet och KTH i alternativ G och H kan påverkas av Roslagsbanans utveckling, vilket kräver säkerställda gång- och cykelkopplingar samt ytterligare utredning för att skydda KTH:s grundläggning, marklager och verksamhet under byggnation och drift.

Alternativ K kan påverka grundläggning och marklager under Albano, pågående verksamhet, befintliga byggrätter i norra Albano och lärosätenas framtida expansion, men kan också möjliggöra ett nytt stationsläge vid Campus Albano och Campus KTH, ersätta förlusten av Östra station och minska barriäreffekten av Roslagsbanans spårområde.

Alternativ L kan radera Akademiska Hus byggrätter i norra Albano, påverka lärosätenas framtida verksamhet och expansion, samt riskera att påverka grundläggning, marklager och pågående verksamhet under Albano under byggnation och drift av Roslagsbanan.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Akademiska Hus yttrande. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. En station vid Albano har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

Bytesmöjligheter på befintlig bana ingår inte i projektet, dock kommer frågor som exempelvis stationsutformning vid Universitet studeras i nästa skede av järnvägsplanen. Ambitionen med de nya stationerna är att utforma stationerna som smidiga bytespunkter och med så korta bytestider som möjligt.

2.2.2 Ellevio

Ellevio AB har mottagit ett rubricerat förslag för yttrande och har följande synpunkter:

Ellevio har undermarksanläggningar som potentiellt kan påverkas av de föreslagna alternativen, beroende på tunneldjup. Eftersom dessa anläggningar är säkerhetsklassade, önskar Ellevio separat samråd på samma sätt som tidigare.

Alternativ F, G och J föreslås gå under norra delen av Vanadislunden. Ellevio har stora anläggningar under mark och behöver säkerställa att dessa inte påverkas. En förnyelse av Ellevios anläggning är också planerad inom några år, så förutsättningar för åtgärder måste säkerställas.

Samtliga alternativ passerar undermarksanläggningar där Ellevio har ledningar, men där anläggningen ägs av annan part, främst Trafikkontoret. Det är viktigt att passagerna sker på ett avstånd som inte riskerar att orsaka skador eller vibrationer på dessa anläggningar.

Ellevio önskar information om möjliga lägen för arbetstunnlar, ventilationsschakt och etableringsytor så snart platser för sådana föreslås.

Vid sprängning, borrning, spontning eller liknande arbete som genererar vibrationer, bör Ellevio kontaktas för samråd. Ellevio önskar också att bli kallade till samordning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio och bekostas av beställaren.

Kommentar: *Region Stockholm har noterat Ellevios synpunkter. I lokaliseringsutredningen som samrådet berör finns inget utredningsalternativ som benämns J. I ett kommande skede avser Region Stockholm att ha fortsatt dialog med Ellevio kring aspekter som undermarksanläggningar samt arbeten som genererar vibrationer.*

2.2.3 Kungliga Djurgårdens förvaltning

Kungliga Djurgårdsförvaltningen (KDF) har följt planerna på en förlängning av Roslagsbanan i tunnel till city. KDF välkomnar tunnelförläggningar av störande infrastruktur i Kungliga Nationalstadsparken. Deras övergripande ståndpunkt är att tunneln bör börja så långt norrut som möjligt för att minimera störningar på parkens miljö. De förordar alternativ B och C, som minskar buller och barriäreffekter jämfört med dagens situation. Alternativ F och K är också godtagbara då de ligger i befintlig spårkorridor. Alternativ L, som minskar bullret men hindrar utvecklingen av Norra Albano, är inte acceptabelt. Alternativ G och H, som går genom orörda delar av Björnnäset, är omöjliga enligt KDF på grund av lagstiftningen om Nationalstadsparken.

Utifrån Djurgårdsförvaltningens uppdrag förordas alternativ B och C. Alternativ F och K är godtagbara, medan alternativ G, H och L av olika skäl anses oacceptabla.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Kungliga Djurgårdens förvaltnings förordande av alternativ B och C samt övriga synpunkter. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

2.2.4 Skolfastigheter i Stockholm (SISAB)

SISAB framför att de i egenskap av fastighetsägare har önskemål om en tidig dialog för att diskutera påverkan på verksamheterna. Om evakuering av verksamheterna krävs framhålls att SISAB förutsätter att Regionen ansvarar och bekostar detta. Alternativ K och L avfärdas med motiveringen att sträckningarna kan komma att påverka SISABs fastighet.

Kommentar: Region Stockholm har noterat SISABs synpunkter. I ett kommande skede avser Region Stockholm att ha fortsatt dialog med SISAB kring arbeten som kan påverka SISABs verksamheter. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

2.2.5 Statens fastighetsverk (SFV)

SFV stöder ett robust kollektivtrafiknät i norra Stockholm och har uttryckt att tunnelpåslagets början bör vara norr om Ålkistan för att eliminera

Roslagsbanans barriäreffekt. Om detta inte är möjligt, bör station Universitetet behållas i sitt nuvarande läge. SFV motsätter sig förslag B, som skulle ha en negativ inverkan på Bergianska trädgården och dess visuella samband med Naturhistoriska riksmuseet. Dessutom anser SFV att förslag G, som leder spåret genom känsliga naturområden, inte är lämpligt på grund av dess visuella påverkan och ljudstörningar. SFV förbehåller sig rätten att komma med ytterligare synpunkter när planerna konkretiseras.

Inom utredningsområdet, sträckan Ålkistan till Norrtull, äger staten genom SFV följande fastigheter: Norra Djurgården 1:1, 1:15, 1:25, 1:44, 1:45, 1:46, 1:48, 1:49, 1:50, Teknikhöjden 2, Roslagsbanan 18:1, Forskningen 1:1, Idrottshögskolan 1:1, Metallurgen 1:1, Röda korset 1:1 och Maskiningenjören 1.

SFV har tidigare, under Sverigeförhandlingen samt i yttrande i tidigt samråd daterat 2021-03-24 och 2022-06-22, uttalat att tunnelpåslagets början bör vara norr om Ålkistan för att eliminera Roslagsbanans barriäreffekt i aktuellt område. SFV vidhåller detta.

SFV kommenterar projektet utifrån SFV:s kunskaper om natur- och kulturmiljö, landskapsbild, riksintressen för kulturmiljö och rekreation och tillgänglighet för allmänheten samt SFV:s förvaltade fastighetsbestånd.

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 (förslag B) eftersom det mycket negativt kommer att 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. Förslag B kommer även ta i anspråk ängsmark mellan Roslagsbanan och Roslagsvägen vilket är negativt ur markanvändningssynpunkt.

SFV anser dessutom att förslag G inte är ett lämpligt alternativ då förslaget innebär att spåret leds både på bank och bro genom känsliga naturområden inom den Kungliga Nationalstadsparken. Detta förslag innebär en kraftig barriär med visuell påverkan så väl som betydande ljudstörningar av icke önskvärd karaktär. SFV förbehåller sig rätten att komma med ytterligare synpunkter vartefter planerna konkretiseras.

Kommentar: Region Stockholm har noterat SFVs yttrande. Syftet med lokaliseringsutredningen är att välja ett alternativ med bland annat minsta intrång och olägenhet samt med hänsyn till omgivningspåverkan.

Viktiga faktorer för lokalisering av övergång från befintligt spår till tunnel är bland annat kvaliteten på berget samt riksintressen och mark- och vattenområden med höga natur- och kulturvärden.

Barriäraspekten utgör en central fråga i den pågående utredningen för att hitta lämpligaste lokaliseringen.

Genom hela planläggningsprocessen sker en iterativ miljöbedömning som syftar till att integrera miljöhänsyn i projektet samt minimera projektets miljöpåverkan ur flera aspekter. Då Roslagsbanan till city bedöms medföra betydande miljöpåverkan kommer det under arbetet med järnvägsplanen att tas fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I det arbetet kommer effekter och konsekvenser att utredas och redovisas för planförslaget samt vilka åtgärder och anpassningar som bör vidtas för att ytterligare minska projektets påverkan på människors hälsa och miljö.

2.2.6 Stockholms stad

Stockholms stad ser positivt på att en förlängning av Roslagsbanan sker i enlighet med Sverigeförhandlingens ramavtal 6. Stockholms stad anser att Roslagsbanan till City ökar kollektivtrafikens attraktionskraft i nordostsektorn och förbättrar tillgängligheten och restiderna i det regionala trafiksystemet. Projektet har därigenom potential att bidra till stadens mål om minskad biltrafik och att avlasta stadens vägnät.

Samrådsmaterialet redovisar inte kostnader för de olika studerade alternativen. Projektet kommer att redovisa kostnaden för det alternativ som väljs, utifrån lokaliseringsutredningen, genom en så kallad successivanalys. Stockholms stad vill lyfta fram vikten av den kommande successivanalysen, som ska genomföras för delsträckan Universitetet-Odenplan sommaren 2024. Projektet är komplext och innebär både kända och okända risker. Den kalkyl som successivanalysen kommer fram till behöver ta höjd för dessa, samtidigt som det är en förutsättning för projektet att den ramavtalade budgeten kan hållas.

Stockholms stad vill betona vikten av att det fortsatta arbetet utgår från kunskap om, och analyser av, de sammansatta natur- och kulturmiljöer som finns inom utredningsområdet. Staden vill också understryka den juridiska risken för projektet vid ingrepp i och

påverkan på nationalstadsparken. Det är en viktig faktor vid val av alternativ.

Alternativ B och C riskerar att påverka känsliga natur- och kulturhistoriska miljöer, stadens undermarksanläggningar och stadsutvecklingen i Albano, med särskilda konsekvenser för universitetets utvecklingsmöjligheter och Roslagsvägen i fallet med alternativ C.

Alternativ F, som bedöms påverka parkstråk och grönområden vid Norra Djurgården och Söderbrunns koloniområde, kan vara genomförbart om den nya banan följer Roslagsbanans befintliga spårlinje, vilket kan minska bullerpåverkan och stärka sambandet mellan Albano och nationalstadsparken.

Alternativ G och H, trots att de inte verkar komma i konflikt med stadens undermarksanläggningar, bedöms vara olämpliga då de skulle innebära stora ingrepp i nationalstadsparken och påverka Norra Djurgårdens historiska park- och naturlandskap. Alternativ K, som bedöms ge minst negativa konsekvenser för natur- och kulturmiljö, kan skapa mervärden genom att förlägga spåret i Roslagsbanans befintliga sträckning, men riskerar att komma i konflikt med en av stadens undermarksanläggningar och kräver omfattande ersättningstrafik under byggtiden.

Alternativ L kan förbättra bullerpåverkan på nationalstadsparken och stärka sambandet mellan Albano och parken, men riskerar att komma i konflikt med en undermarksanläggning, begränsa universitetets utvecklingsmöjligheter, och skapa en trafikdominerad stadsmiljö som fragmenterar norra Albano och försämrar sambandet med Kräftriket.

Sammanfattningsvis anser Stockholms stad, utifrån samrådsmaterialet, att alternativ K är det alternativ som ger minst negativa konsekvenser. Det återstår dock ett omfattande fördjupningsarbete för att förstå och kunna ta ställning till alternativets effekter och konsekvenser. Det saknas också en bedömning av alternativets kostnader.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Stockholms stads förordande av alternativ K och övriga synpunkter. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker. 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. Kostnadsbedömning redovisas i lokaliseringsutredningen.

Genom hela planläggningsprocessen sker en iterativ miljöbedömning som syftar till att integrera miljöhänsyn i projektet samt minimera projektets miljöpåverkan ur flera aspekter. Då Roslagsbanan till city bedöms medföra betydande miljöpåverkan kommer det under arbetet med järnvägsplanen att tas fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I det arbetet kommer effekter och konsekvenser att utredas och redovisas för planförslaget samt vilka åtgärder och anpassningar som bör vidtas för att ytterligare minska projektets påverkan på människors hälsa och miljö.

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.

2.2.7 Stockholms universitet

Stockholms universitet har lämnat synpunkter på samrådshandlingar för Roslagsbanans lokalisering mellan Universitetet och Odenplan.

Generella synpunkter:

Universitetet är beroende av goda kommunikationer till både centrala Stockholm och regionens norra delar, befintlig buss- och spårbunden trafik når kapacitetstaket under vissa tider så en förlängning av Roslagsbanan skulle vara välkommen. Vidare lyfter Stockholms universitet att det nya campus Albano, med arbetsplatser och bostäder, bör beaktas i det fortsatta arbetet, i syfte att minimera störningar från exempelvis stomljud och vibrationer.

En flytt av stationsläget vid Frescati till tråget norr om Vetenskapsakademin enligt alternativ B anses försämra kommunikationen till universitetet. En sträckning i befintlig spårinfrastruktur och under Roslagsvägen enligt alternativ C påverkar känslig bebyggelse mindre och möjliggör ett stationsläge i tunnel vid Albano.

Alternativ F möjliggör ett stationsläge ovan jord öster om Albano med mindre påverkan på arbetsplatser och bostäder. Sträckningar G och H anses hindra möjligheten till stationsläge vid Albano och skapa en barriär mellan Frescati och Albano.

Alternativ K och L möjliggör ett stationsläge i tunnel vid Albano, men kräver noggrann hantering av störningar som bedöms uppstå.

Sammanfattningsvis anses alternativ C och F mest fördelaktiga. Universitetet anser att alternativ B, G och H är minst fördelaktiga eftersom de påverkar verksamheten vid Frescati och Albano negativt.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Stockholms universitets förordande av alternativ C och F och övriga synpunkter. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. En station vid Albano har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

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.

2.2.8 Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)

KTH ser det som positivt att regionen utvecklar ett miljömässigt hållbart kollektivssystem. KTH berörs av detta i de delar som ligger inom KTH Campus, det vill säga i ett område från Valhallavägen i söder, norrut längs Drottning Kristinas väg mot Albano-området i norr.

Flera av KTH:s lokaler är specialbyggda och verksamheten kan påverkas negativt eller omöjliggöras av stomljud, buller, vibrationer, eller av elektromagnetiska fält.

Alternativ F är det lokaliseringsalternativ som troligtvis innebär minst risk för framtida störningar för KTH:s verksamhet. Men ytterligare undersökningar behöver ske för att säkerställa detta. Av de redovisade alternativen anses alternativ G och H ha störst negativ påverkan på KTH:s verksamhet.

Även fast den planerade åtgärden kommer att innebära förbättrade möjligheter för många får den inte innebära allt för stora tidsförlängningar för andra. Resenärer från nordostsektorn till arbetsplatser norr om Valhallavägen och de som reser till områden söder om Valhallavägen eller vidare med tunnelbana eller buss från station Stadion eller station Östermalmstorg, samt de som reser i motsatt riktning från Stockholm mot nordostsektorn, kan bli negativt påverkade.

I sitt yttrande lyfter KTH frågor så som hur vändningskapaciteten på T-centralen kommer att bli, om det finns marginal för ytterligare kapacitetsökningar genom framtida dubbelspårsutbyggnader på Roslagsbanan, och om det har genomförts tillräckliga trafiksimuleringar över hela Roslagsbanan inklusive framtida utbyggnader.

Vidare föreslår KTH en lösning vid Östra station som innebär att stationsområdet skulle byggas in och att kommande bebyggelse görs ovanpå, som en överdäckning. Detta för att kunna behålla Östra station och ge möjlighet till ökad kapacitet, samt möjliggöra framtida anpassningar av trafiken genom varierbara tidtabeller till Odenplan/T-centralen.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Kungliga Tekniska Högskolans förordande av alternativ F och övriga synpunkter. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att titta på alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn. Åtgärdsvalsstudiens resultat och slutsatser studerades sedan vidare inom ramen för Sverigeförhandlingens arbete. Region Stockholm beslutade att projekt Roslagsbanan till city tillsammans med en del andra kapacitets- och tillgänglighetsförbättrande åtgärder i regionen var intressanta att utreda vidare. Ett alternativ där Roslagsbanan går från station Universitetet i tunnel till Odenplan och vidare till T-Centralen togs fram. Alternativet förordades och beslutades om i lokaliseringsutredningen 2023. Förordandet gjordes bland annat utifrån att alternativet visade på större resenärssnyttor än de andra alternativen. Alternativet innebär att Östra station läggs ner.

2.2.9 Trafikverket

Trafikverket ser positivt på att förlängningen av Roslagsbanan till city motiveras utifrån de transportpolitiska målen och de nyttor detta medför för regionen. Trafikverket noterar att korridorerna i lokaliseringen kommer att beröra väg- och järnvägsanläggningar av riksintresse, och att särskild hänsyn behöver tas till dessa och dess påverkansområden. För att säkerställa genomförbarheten bör potentiella konflikter mellan väg- och järnvägsinfrastruktur utredas och hanteras i ett tidigt skede. Dessutom bör intrång i skyddszoner för Trafikverkets infrastruktur undvikas.

Trafikverket har ännu inte tillräckligt underlag för att ta ställning till förslag på korridor, tunnelpåslag eller station. Det är oklart om korsningar med befintliga undermarksanläggningar skiljer sig åt mellan de redovisade korridorerna, vilket kan påverka projektets komplexitet och ekonomiska ramar. För att Roslagsbanan ska bli verklighet krävs en omfattande samordning vid de komplexa korsnings- och bytespunkter som identifierats.

Trafikverket instämmer att projektet kommer att innebära en betydande miljöpåverkan. En aspekt som inte framgår är hur detta påverkar befintliga anläggningar. Det är viktigt att inkludera detta som en miljöaspekt. Många av de befintliga undermarksanläggningarna som Roslagsbanan kommer att påverka, oavsett vilken korridor som väljs enligt samrådsmaterialet, har aktiva miljödomar gällande grundvattenbortledning och kontrollprogram. Dessa måste beaktas och samordnas i projektet.

Ett omfattande samarbete krävs och bör tydliggöras ytterligare i avtal och överenskommelser. För beröringspunkter där andra aktörer planerar i närheten av Trafikverkets väg- och järnvägsanläggningar kommer ett bevakningsavtal att behöva tas fram. Detta avtal innebär att Trafikverket utser en bevakningsledare som deltar i processen fram till genomförandeavtalet. Det går inte att utesluta att Roslagsbanan till city kan påverka en eller flera av de beröringspunkter som sker med Trafikverkets anläggning. Trafikverket förbehåller sig rätten att få till stånd ett finansieringsavtal (i de fall där påverkan kan accepteras), där sådana åtgärder finansieras helt av Trafikförvaltningen.

Trafikverket ser positivt på de nyttor som skapas av Roslagsbanans förlängning till city. Trots detta kan de inte förorda någon specifik linje eller tunnelpåslag baserat på det publicerade samrådsmaterialet. För att kunna dra tydliga slutsatser om genomförbarhet och säkerställa riksintresset för kommunikation i området krävs fler utredningar och mer kunskap om de korsningspunkter och anslutningspunkter som tidigare nämnts. Trafikverket

betonar vikten av att trafikförvaltningen i nästa skede tydliggör och utreder komplexiteten i dessa korsningspunkter samt fastställer de grundläggande krav som behövs för att säkerställa att åtgärden kan genomföras på ett tryggt sätt. En fortsatt nära dialog mellan Regionen och Trafikverket är nödvändig för att hantera dessa frågor.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Trafikverkets synpunkter. 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 utvärdering 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 kommer ha fortsatt kontinuerlig dialog med Trafikverket om detta.

2.2.10 Vallentuna kommun

Vallentuna kommun förordar inget av de framtagna lokaliseringsalternativen i detta skede utan ser fram emot att tillsammans med övriga parter utvärdera alternativen utifrån ekonomi, funktion och tid efter genomfört samråd. En ytterligare faktor som behöver beaktas i valet och utvärderingen av lokaliseringskorridor är möjligheterna att minimera trafikstörningar för resenärerna under pågående byggnation.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Vallentuna kommuns synpunkter. I kommande skede avser Region Stockholm att ha fortsatt dialog med Vallentuna kommun.

I lokaliseringsutredningen har man tittat övergripande på byggskedet. Störningar av trafiken under byggtid utgör en av bedömningsgrunderna för val av lokalisering. Alternativens grad av påverkan på trafiken under byggskedet vägs mot andra intressen såsom kostnad, samhällsekonomi, miljöpåverkan och resenärseffekter. Åtgärder för att minska störningar under byggskedet kommer hanteras fortlöpande i det fortsatta projekteringsarbetet.

2.2.11 Österåkers kommun

Österåkers kommun ser positivt på att projektet RBC fortskrider och framhäver vikten av dess utbyggnad som central för att möjliggöra kommunens planerade utveckling. En förlängning av Roslagsbanan ökar tillgängligheten till och från Österåkers kommun och bidrar till en kapacitetsstärkning av kollektivtrafiksystemet i hela nordostsektorn. Detta gynnar inte bara det regionala bostadsbyggandet och arbetsmarknaden samt en hållbar utveckling genom ökade förutsättningar för hållbart resande, utan stärker också attraktiviteten för nordostkommunerna som helhet. Investeringarna bedöms sammantaget medföra en stor lokal, mellankommunal, och regional nytta och Österåkers kommun ger fortsatt sitt fulla stöd till arbetet.

Kommunen ser positivt på att ett brett samråd genomförs och att möjliga lokaliseringalternativ utreds för att undvika stor påverkan på övriga värden i området, så som kultur- och naturvärden.

I möjligaste mån behöver åtgärder som begränsar störningar, så som påverkan på resandet, under byggtiden vidtas och det är av stor vikt att RBC-projektet genomförs enligt tecknade avtal och satta tidplaner.

Kommentar: *Region Stockholm har noterat Österåkers kommuns synpunkter. 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.*

2.2.12 Täby kommun

Täby kommun förordar det alternativ som motsvarar ramavtalad tid, kostnad och funktion enligt Sverigeförhandlingen Ramavtal 6 – Stockholm storstad (fortsatt benämnt *Ramavtalet*).

I sitt yttrande påpekar Täby kommun att det i samrådsunderlaget inte framgår vilken påverkan och konsekvenser de redovisade alternativen har för Roslagsbanans framtida funktion och vilka effekter de medför avseende den ramavtalade trafikstarten samt totalkostnaden för projektet.

Täby kommun saknar en beskrivning över hur alternativen påverkar resande och arbetspendling mellan nordostkommunerna och centrala Stockholm under byggtiden, både för vägtrafik och resande med Roslagsbanan.

Vidare efterfrågar Täby kommun att en utbyggnad till dubbelspår på övriga sträckor i befintlig bana ska ingå i Region Stockholms kommande planering. Detta i syfte att uppnå ett robust och kapacitetsstarkt transportsystem.

Det förutsätts att det fortsatta arbetet med utvärdering och beredning sker med transparens och i dialog mellan Ramavtalets parter i syfte att få fram ett, med parterna förankrat, beslutsunderlag inför val av lokalisering för sträckan mellan Universitetet och Odenplan.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Täby kommuns synpunkter. I kommande skede avser Region Stockholm att ha fortsatt dialog med parterna från Sverigeförhandlingen.

Syftet med samrådet var att få synpunkter inför val av lokalisering för delsträckan mellan Universitetet och Odenplan. I tidigare utredningsarbete har bland annat kostnadsbedömning, effekter och konsekvenser samt påverkan på trafiken under byggskedet studerats. Samtliga aspekter har ingått i utvärderingen av utredningsalternativen. Flera av aspekterna presenteras i lokaliseringsutredningarna.

Frågan om utbyggnad till dubbelspår på övriga sträckor av Roslagsbanan ingår inte i lokaliseringsutredningen.

2.2.13 Försvarsmakten

Försvarsmakten har tagit del av rubricerat samråd och har inget att erinra.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Försvarsmaktens yttrande.

2.2.14 Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har tagit del av rubricerat samråd och har inget att erinra.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Vattenfall Eldistribution AB:s yttrande.

2.2.15 Övriga berörda myndigheter och organisationer

Ett flertal myndigheter och organisationer har informerats om rubricerat samråd och avstått från att erinra. Följande myndigheter och organisationer är:

- Länsstyrelsen Stockholm
- Kungliga vetenskapsakademien
- Kungahuset

- Norrenergi AB
- Open Infra AB
- Ekoparken
- Riksantikvarieämbetet
- Stockholm Gas
- Stokab
- Stockholm Vatten och Avfall
- Stockholm Exergi
- Svenska kraftnät
- Tele2
- Telenor
- Telia

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:

- Danderyds Villaägarförening
- Koloniföreningen Söderbrunn
- Rädda Östra station
- Tekniska Högskolans studentkår
- Brf Staren
- Lilla Frescati koloniförening

2.3.1 *Danderyds Villaägarförening*

Danderyds Villaägarförening kritiserar utredningen för att vara falsk, eftersom den visar på tidsvinster för resenärer till Odenplan och Stockholm C, men ignorerar tidsförluster för de som ska till Östra Station. Kritiken pekar på att den föreslagna nya dragningen via Odenplan till Centralen måste kompletteras med en lösning för resenärer till Östra, vilket inte har visats eller kostnadsberäknats. Det finns en oro att Röda linjen skulle bli överbelastad om alla som kommer med Roslagsbanan och ska till Östra station ska byta vid Universitetet. Östra regionen är starkt expansiv med flera institutioner och verksamheter, och dessa kommer inte att försvinna om Östra station läggs ner. Det betonas att en kommunikationslösning som beaktar resande till Östra behövs för att få en helhetslösning och korrekta bedömningar av tidsvinster och kostnader.

Alternativ B av sträckningsförslagen kan strykas eftersom övergången från Roslagsbanan till Röda linjen, särskilt vid Universitetet, skulle ta orimligt lång tid.

Om Roslagsbanan får en ny sträckning till Centralen via Odenplan, kan alternativ G modifieras för att placera en ny Östra station där tunneldragningen skär nuvarande Roslagsbana, vilket skulle ge bättre tillgång till regionen runt Östra station. Alternativt föreslås att tunneln anpassas för en optimal placering av en ny Östra station, vilket möjliggör omstigning till T-station Tekniska Högskolan och en gångtunnel till Röda linjens uppgång vid Odengatan – Valhallavägen, för att betjäna de som vill nå KTH hållplats eller byta till tunnelbana.

Om Roslagsbanans dragning behålls men dras under jord mot Östra station, kan en snabb övergång till T-bana vid Tekniska Högskolan möjliggöras, kapacitetsbristen för Röda linjen kan lösas med ett nytt signalsystem, marken vid Östra station kan utnyttjas till bostäder, och förslaget blir billigare, vilket frigör pengar till andra alternativ. Därmed föreslås Röda linjen förlängas till Roslags Näsby, vilket skulle medföra enkel omstigning från Roslagsbanan till T-banan för de som ska vidare mot Centralen, eftersom tunneln redan är förberedd för en sådan dragning förbi Mörby C.

En Roslagsbana till Arlanda har övervägts men bedöms vara olönsam om den utförs som en snabb direktlinje, men om den byggs med mellanhållplatser på platser lämpliga för villa- och trädgårdsstäder, anser man att lösningen troligen kan bli både samhällsekonomiskt lönsam och attraktiv.

Slutligen lyfter man frågan kring nedläggningen av hållplatserna Stocksund och Bråvallavägen. Då området nära hållplatsen i Stocksund har och fortsätter att expandera ifrågasätts varför inte stationen nyttjas mer. En undersökning efterfrågas.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Danderyds Villaägareförenings synpunkter. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att titta på 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. Alternativet förordades och beslutades om i lokaliseringsutredningen 2023.

Förordandet gjordes bland annat utifrån att alternativet visade på större resenärsnyttor än de andra alternativen. Alternativet innebär att Östra station läggs ner och framtagande av underlag som redovisar förändrad restid för resenärer med slutstation Östra station pågår.

Syftet med Roslagsbanans förlängning till city är att bland annat avlasta tunnelbanans röda linje som har ett kapacitetsproblem. Kapaciteten på tunnelbanans röda linje medger inte en utbyggnad av tunnelbanans röda linje eftersom den skulle bli överbelastad.

Under arbetet med lokaliseringsutredningarna har samhällsekonomiska bedömningar tagits fram som visar att projektet har en lönsamhet vilket innebär att samhället får en positiv avkastning på investeringen som innebär en förlängning av Roslagsbanan till city.

Aktuell lokaliseringsutredning utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning mellan Universitetet och Odenplan. Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. Frågan om nedläggningar av befintliga stationer längs befintlig bana ingår inte i projektet.

2.3.2 Koloniföreningen Söderbrunn

Koloniföreningen ligger mellan Universitetet och Tekniska högskolan och har gräns längs banvallen på nuvarande Roslagsbanans sträckning.

Koloniföreningen Söderbrunn förordar alternativ B då de tror att den nya dragningen kommer att leda till ett högre tryck på stationen vid Universitetet och en ny station då kommer att behövas. Övriga alternativ, som ligger öster om Roslagsbanan, kommer att göra intrång i ett område som idag är betydligt mer ostört och oexploaterat jämfört med alternativ B.

Koloniföreningen Söderbrunn är Stockholms första och en av landets äldsta koloniföreningar. De reagerar negativt på att kartan, som redovisar områden som kräver särskild hänsyn, utelämnar att föreningen har ett högt kulturvärde. De påpekar även att naturvärden öster om Roslagsbanan har utelämnats i kartans underlag. Ett tydligt exempel på det är de unika och väldigt gamla tallarna som finns i det östra området. Med en uppmätt ålder till 200 – 250 år tillför tallarna ett mycket högt naturvärde till hela Nationalstadsparken.

Kommentar: *Region Stockholm har noterat Koloniföreningen Söderbrunns förordande av alternativ B och övriga synpunkter. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringsalternativ. Region*

Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.

Syftet med lokaliseringsutredningen är att välja ett alternativ med bland annat minsta intrång och olägenhet samt med hänsyn till omgivningspåverkan. Koloniområdet är värdefullt av flera aspekter, däribland både natur- och kulturmiljö. Även om kartan inte är heltäckande kommer hänsyn att tas till områdets värden som helhet för att minska negativa effekter.

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.

Genom hela planläggningsprocessen sker en iterativ miljöbedömning som syftar till att integrera miljöhänsyn i projektet samt minimera projektets miljöpåverkan ur flera aspekter. Då Roslagsbanan till city bedöms medföra betydande miljöpåverkan kommer det under arbetet med järnvägsplanen att tas fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I det arbetet kommer effekter och konsekvenser att utredas och redovisas för planförslaget samt vilka åtgärder och anpassningar som bör vidtas för att ytterligare minska projektets påverkan på människors hälsa och miljö.

2.3.3 Rädda Östra station

Rädda Östra station består av en politiskt obunden grupp vars gemensamma åsikt är att Östra station ska bevaras.

Rädda Östra station uttrycker sitt missnöje över att inte ha blivit tillfrågade om förändringen på Roslagsbanan och ifrågasätter nyttan med Roslagsbanans sträckning till Odenplan istället för Östra station.

I sitt yttrande lyfter de fram vikten av kollektivhubbar i Stockholm. Idag fungerar Östra station som en komplementär kollektivhub till framför allt Centralen men även till Odenplan som nu förväntas avlasta T-Centralen.

Den ekonomiska frågan lyfts också fram som en viktig aspekt. Den bedömda kostnaden för projektet på omkring 7,1 miljarder kronor jämförs med den

totala budgeten för svensk sjukvård på omkring 235 miljarder kronor, man anser att pengarna skulle göra mer nytta inom sjukvården än på investeringen av förlängningen av Roslagsbanan, vars nytta anses vara liten i förhållande till kostnaden.

I och med att 40 000 nya hushåll byggs i nordostkommunerna anser man att en radikal kapacitetsökning av kollektivtrafiken behövs. Projektet att förlänga Roslagsbanan till city anses dock inte innebära någon kapacitetsökning då Roslagsbanan endast kommer att gå en annan rutt och förlängas. I stället föreslås en utbyggnad av tunnelbanan till Täby, vilket skulle skapa tre olika färdmedel jämfört med dagens två, och därmed skapa större flexibilitet i systemet.

Sammanfattningsvis menar man att investeringar i kollektivtrafiken är nödvändiga, men att resurserna bör läggas på förändringar som innebär större kapacitetsökningar, exempelvis genom att bygga ut tunnelbanan till Täby.

Gruppen Östra station anser att Östra station ska behållas på grund av de resenärer som arbetar och spenderar tid i närområdet och på grund av dess egenskap som naturlig knutpunkt för boenden norr om Stockholm. Dessutom lyfts Östra stations historiska och kulturella relevans som ett viktigt argument.

Man vill se att beslutet om att stänga Östra station omvärderas och att de blir involverade i den fortsatta processen och får möjlighet att ge förslag på hur Roslagsbanan kan utvecklas i framtiden.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Rädde Östra stations synpunkter.

Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att titta på alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn.

Åtgärdsvalsstudiens resultat och slutsatser studerades sedan vidare inom ramen för Sverigeförhandlingens arbete. Region Stockholm beslutade att Roslagsbanan till city tillsammans med en del andra kapacitets- och tillgänglighetsförbättrande åtgärder i regionen var intressanta att utreda vidare. Ett alternativ där Roslagsbanan går från station Universitetet i tunnel till Odenplan och vidare till T-Centralen togs fram. Alternativet förordades och beslutades om i lokaliseringsutredningen 2023.

Förordandet gjordes bland annat utifrån att alternativet visade på större resenärsnyttor än de andra alternativen. Alternativet innebär att Östra station läggs ner och framtagande av underlag som redovisar förändrad restid för resenärer med slutstation Östra station pågår. Det finns inga konkreta planer eller beslut på hur Östra stationsområdet kommer att se ut när marken frigörs. Region Stockholm kommer i samverkan med Stockholms stad ha dialog kring Östras stationsområdet.

Under arbetet med lokaliseringsutredningarna har samhällsekonomiska bedömningar tagits fram som visar att projektet har en lönsamhet vilket innebär att samhället får en positiv avkastning på investeringen som innebär en förlängning av Roslagsbanan till city.

Syftet med Roslagsbanans förlängning till city är att bland annat avlasta tunnelbanans röda linje som har ett kapacitetsproblem. Kapaciteten på tunnelbanans röda linje medger inte en utbyggnad av tunnelbanans röda linje eftersom den skulle bli överbelastad.

I detta projekt ingår det endast att utreda en förlängning av Roslagsbanan till city. Aktuell lokaliseringsutredning utgör ett underlag för ställningstagande om val av sträckning mellan Universitetet och Odenplan.

2.3.4 Tekniska Högskolans studentkår

Tekniska högskolans studentkår konstaterar att det aktuella beslutet kring Roslagsbanans nya sträckning kommer att påverka 45-50 000 personers vardag och kan stärka/sänka kunskapssveriges attraktion och utvecklingsmöjligheter.

Tekniska högskolans studentkår betonar vikten av en ny station på sträckan mellan Österåker och T-Centralen för främjandet av regionens utveckling och lärosätenas konkurrenskraft och kunskapsutveckling. En sådan strategisk punkt bedöms vara skärningspunkten mellan KTH Campus och Campus Albano, SU, KTH:s och FHS expansionsfront på Norra Albano.

I sitt yttrande jämförs avsaknaden av en station vid universitetsstaden (Stockholms universitet, Försvarshögskolan, GIH och KTH) med exempelvis om Solna station skulle tas bort från pendeltågslinjen till Uppsala.

Tekniska högskolans studentkår menar att i dagsläget är kommunikationen till campusområdet Albano mycket bristfällig med ett begränsat antal busslinjer som passerar förbi området och närmaste hållplats för spårbunden trafik är 20 minuters gångväg bort. Utan en station för Roslagsbanan mellan

Albano/KTH Campus måste annars kollektivtrafiken stärkas kraftigt på andra sätt med fler busslinjer i en redan belastad stad för att täcka upp för den brist som finns idag. En brist som bara kommer öka med ett växande samhälle.

Baserat på hur kritiskt Tekniska högskolans studentkår ser att en station mellan Albano/KTH Campus är kan de inte förorda några andra alternativ än Alternativ F, möjligtvis även K som båda möjliggör en station mellan Albano/KTH Campus. Dock anses alternativ F vara bäst och mest varsamt och samtidigt hanterar universitetens utvecklingsresurs på Norra Albano – Det är därför av oerhörd vikt och av nationellt intresse att fatta det beslut som gynnar den gemensamma konkurrenskraften och fortsätter bygga kunskapssverige.

Kommentar: *Region Stockholm har noterat Tekniska högskolans studentkårs synpunkter. Många olika faktorer är av betydelse för val av lokaliseringalternativ. Region Stockholms kommande val av alternativ kommer att baseras på grad av måluppfyllelse, investeringskostnad och samhällsekonomisk bedömning, samrådsyttranden och genomförbarhetsrisker.*

Region Stockholm har genomfört en tidigare åtgärdsvalsstudie. Åtgärdsvalsstudiens syfte var att titta på alternativ som bidrar till en regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn.

Åtgärdsvalsstudiens resultat och slutsatser studerades sedan vidare inom ramen för Sverigeförhandlingens arbete. Region Stockholm beslutade att Roslagsbanan till city tillsammans med en del andra kapacitets- och tillgänglighetsförbättrande åtgärder i regionen var intressanta att utreda vidare. Ett alternativ där Roslagsbanan går från station Universitetet i tunnel till Odenplan och vidare till T-Centralen togs fram. Alternativet förordades och beslutades om i lokaliseringsutredningen 2023. Förordandet gjordes bland annat utifrån att alternativet visade på större resenärsnyttor än de andra alternativen. Alternativet innebär att Östra station läggs ner.

Beslut om val av stationer har fattats tidigare i processen. En station vid Albano har studerats och valts bort på grund av tekniska svårigheter samt hög kostnad i förhållande till resenärsnyttor.

2.3.5 Brf Staren

Fastigheten, som byggdes 1907, vilar delvis på berggrund men huvudsakligen på träpålar i marken från byggåret. Detta har resulterat i sättningsskador i

huset, där olika delar rör sig olika och sprickor har uppstått. Flera av de alternativ som utreds för framtida infrastrukturprojekt går rakt under fastigheten. Brf Staren är oroliga att sprängningar nära fastigheten kan förvärra sättningarna och påverka grundvattnet så att grundpålarna skadas ytterligare. Dessutom är de oroliga för att vibrationer från framtida spårtrafik kan förvärra skadorna på fastigheten.

Eftersom huset har högt kulturhistoriskt värde och ligger inom ett visuellt känsligt område enligt Stadsmuseets klassificering, önskar Brf Staren att utredningen tar hänsyn till fastighetens utsatta situation. De vill även ha en utpekad kontaktperson för specifika diskussioner och detaljerade tids- och genomförandeplaner.

Kommentar: Region Stockholm har noterat Brf Starens synpunkter. 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. Region Stockholm avser att ha fortsatt dialog med Brf Staren.

2.3.6 Lilla Frescati koloniförening

Lilla Frescati koloniförening konstaterar att flera av de presenterade alternativen innebär att tunnelmynningen placeras på eller i direkt anslutning till föreningens område, och uppfattar därför att föreningens och koloniområdets existens är hotat. Av den anledningen motsätter de sig kraftigt dessa alternativ.

Man anser framför allt att alternativ B och C skulle minska den redan begränsade marken som finns till förfogande för boende i Stockholm att odla på, och strida med ambitionen att ge fler människor möjlighet att få tillgång till en odlingslott. Dessutom anser man att de skulle förstöra en unik natur- och rekreationsmiljö och biologisk mångfald.

Lilla Frescati koloniförening inser komplexiteten med tunnelbygget och att det kommer att påverka alla berörda verksamheter i närheten i någon utsträckning. De vädjar dock om att endast alternativ som tillåter bevarande av föreningens område ska anses vara aktuella för placeringen av tunnelmynningen, och att alternativ som hotar koloniområdet bör avskrivas från planeringen på grund av de negativa konsekvenser som dessa skulle innebära.

Kommentar: Syftet med lokaliseringsutredningen är att välja ett alternativ med bland annat minsta intrång och olägenhet samt med hänsyn till omgivningspåverkan.

Genom hela planlägningsprocessen sker en iterativ miljöbedömning som syftar till att integrera miljöhänsyn i projektet samt minimera projektets miljöpåverkan ur flera aspekter. Då Roslagsbanan till city bedöms medföra betydande miljöpåverkan kommer det under arbetet med järnvägsplanen att tas fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). I det arbetet kommer effekter och konsekvenser att utredas och redovisas för planförslaget samt vilka åtgärder och anpassningar som bör vidtas för att ytterligare minska projektets påverkan på människors hälsa och miljö.

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.

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 Akademiska hus, Kungliga Djurgårdens förvaltning, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB), Stockholm Exergi, Svenska Bostäder och Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) har också ett antal samordningsmöten hållits genom Ramavtalsstyrelse, Projektstyrelse, Kommunikationsråd, Ekonomiråd samt gemensamma samverkansmöten.

3.1 Akademiska hus

Möte med Akademiska hus hölls den 12 mars 2024. Syftet med mötet var att informera om projektet och pågående utredningsarbete av sträckan mellan Universitetet och Odenplan samt berätta om kommande samråd. Vidare var syftet att diskutera hur projektet påverkar Akademiska hus och inhämta synpunkter.

3.2 Kungliga Djurgårdens förvaltning

Möte med Kungliga Djurgårdens förvaltning hölls den 12 december 2023. Syftet med mötet var att informera om projektet och pågående utredningsarbete av

sträckan mellan Universitetet och Odenplan samt berätta om kommande samråd. Vidare var syftet att informera om kommande fältundersökningar och hur Kungliga Djurgårdens förvaltning kan komma att beröras.

3.3 Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)

Möte med SISAB hölls den 14 december 2023. Syftet med mötet var att informera om projektet och pågående utredningsarbete av sträckan mellan Universitetet och Odenplan samt berätta om kommande samråd. Vidare var syftet att diskutera hur projektet påverkar SISAB och inhämta synpunkter. Utöver det diskuterades även övriga av SISABs planerade och pågående projekt

3.4 Stockholm Exergi

Möte med Stockholm Exergi hölls den 27 mars 2024. Syftet med mötet var att informera om projektet och pågående utredningsarbete av sträckan mellan Universitetet och Odenplan samt berätta om kommande samråd. Vidare var syftet att diskutera hur projektet påverkar Stockholm Exergi och inhämta synpunkter. Utöver det diskuterades aktuella avtal som kan behöva tecknas under järnvägsplaneprocessen samt Stockholm Exergis pågående eller planerade projekt.

3.5 Svenska Bostäder

Möte med Svenska Bostäder hölls den 15 januari 2024. Syftet med mötet var att informera om projektet och pågående utredningsarbete av sträckan mellan Universitetet och Odenplan samt berätta om kommande samråd. Vidare var syftet att diskutera hur projektet påverkar Svenska Bostäder och inhämta synpunkter. Utöver det diskuterades Svenska bostäders grundläggning för befintliga samt pågående eller planerade byggnader som kan beröras.

3.6 Stockholm Vatten och Avfall

Möte med SVOA hölls den 20 mars 2024. Syftet med mötet var att informera om projektet och pågående utredningsarbete av sträckan mellan Universitetet och Odenplan samt berätta om kommande samråd. Vidare var syftet att diskutera hur projektet påverkar SVOA och inhämta synpunkter. Utöver det diskuterades aktuella avtal som kan behöva tecknas under järnvägsplaneprocessen.

SAMRÅDSREDOGÖRELSE
2024-07-03

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

4 Underlag

Inkomna synpunkter finns diarieförda i trafikförvaltningens ärendehanteringssystem under diarienummer TN 2020-0641.