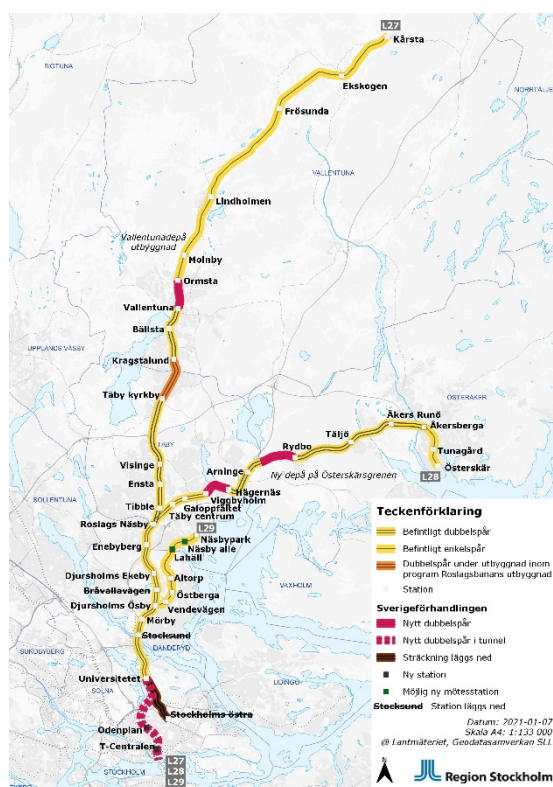


Roslagsbanan till city

Underlag för samråd jan-feb 2021



Karta 1. Översiktskarta

1 Inledning och sammanfattning

Detta samrådsunderlag syftar till att ge information om projektet Roslagsbanan till city. Samrådet, som i detta tidiga skede är av karaktären informationssamråd, ska ge möjlighet att ge insyn i och bidra med kunskap till utredningsarbetet. Information och synpunkter från berörda intressenter ger utredningen viktigt stöd i arbetet med att ta fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt för det fortsatta planeringsarbetet. Samrådsunderlaget beskriver översiktligt bakgrunden till projektet, det arbete som har påbörjats med lokaliseringsutredningen samt hur den fortsatta planeringsprocessen kommer att se ut. Projektet drivs av Region Stockholm som ett av flera som har sin bakgrund i Sverigeförhandlingen. De övriga som drivs av regionen är Spårväg Syd och Tunnelbanan Älvsjö-Fridhemsplan. Projektet syftar till att ge förutsättningar för ökat bostadsbyggande och stärkande av tillgängligheten för Nordostsektorn med en attraktiv, robust och kapacitetsstark kollektivtrafik. Projektet inleds med en lokaliseringsutredning som ska aktualitetspröva och fördjupa tidigare utredningars förslag till åtgärder. Samordning ska ske med annan planering. Kompletterande utredningar tillsammans med fördjupat samråd med olika intressenter ger ett underlag för att kunna föreslå lämpliga lägen för tunnel, depå och övriga åtgärder. Enligt tidplanen väntas lokaliseringsutredningen vid årsskiftet 2021/2022 lämna förslag till beslut om lokalisering och åtgärder. Dessa kan därefter preciseras i en fortsatt järnvägsplaneprocess.

2 Bakgrund

Sverigeförhandlingen initierades av regeringen 2014. Syftet var att skapa finansieringslösningar och förutsättningar för att bygga höghastighetsjärnväg i Sverige samt åstadkomma förbättrad kollektivtrafik och utökat bostadsbyggande i storstäderna. Den bärande principen i Sverigeförhandlingen är att staten, regioner och kommuner gemensamt finansierar infrastrukturutbyggnad mot att berörda kommuner tillser att nya bostäder byggs. Sverigeförhandlingens Ramavtal 6 – Storstad Stockholm infogades i den nationella infrastrukturplanen 2017 och inkluderar bland annat projektet Roslagsbanan till city. Som tillägg har parterna, exklusive staten, träffat överenskommelse att genom förskottering av medel möjliggöra ett tidigareläggande av projektens planering och start. Överenskommelsen gäller perioden 2020-2022 och innebär att projektstart kunnat ske 2020.

I projekt Roslagsbanan till city ska det utredas hur befintliga Roslagsbanan kan förlängas i tunnel från Universitetet till T-Centralen via Odenplan. Utbyggnaden möjliggör kortare restider till och från nordostkommunerna och avlastar tunnelbanan på en hårt belastad sträcka. Den nya tunneln blir cirka 4 kilometer lång och projektet omfattar även nya underjordiska stationer vid Odenplan och T-Centralen. Efter genomförd utbyggnad kan den befintliga sträckan söder om station Universitetet avvecklas, inklusive Stockholms östra. Den depåverksamhet som idag bedrivs på Stockholms östra kommer därmed att behöva ersättas på annan plats. I projektet ingår därför att söka lokalisering för en ny depå längs Österskärsgrenen.

Utöver förlängningen till city och den nya depån behöver flera åtgärder utmed befintlig bana genomföras för att möjliggöra ett framtida effektivt trafiksystem. Projektet innefattar därför bland annat även ombyggnad från enkelspår till dubbelspår på vissa delsträckor. Det kan också bli aktuellt att genomföra kapacitets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på befintliga stationer. Roslagsbanans förlängning till city bygger i detta avseende vidare på pågående program Roslagsbanans utbyggnad, som syftar till att utöka banans kapacitet och minska störningskänsligheten i trafiken.

Berörda kommuner i projektet Roslagsbanan till city – det vill säga Österåker, Vallentuna, Täby och Stockholm – har åtagit sig att bygga ca 30 000 bostäder. Utöver detta har Täby kommun ett åtagande om att genomföra cykelobjekt. Roslagsbanan till city är således en del i utvecklingen av Stockholm som region.

Sverigeförhandlingens övergripande mål med utbyggnaden av Roslagsbanan till city kan sammanfattas i huvudpunkterna:

- Bostadsbyggande
- Stärka Nordostsektorns tillgänglighet
- En attraktiv, robust och kapacitetsstark kollektivtrafik

2.1 Tidigare utredningar

En förlängning av Roslagsbanan till city studerades översiktligt i en åtgärdsvals- och idéstudie rörande kapacitetsstark kollektivtrafik till nordostsektorn, som regionen genomförde under år 2013-2014 i samarbete med Trafikverket och sex kommuner i nordöstra Stockholm. Under Sverigeförhandlingen fördjupades utredningarna och tre alternativa tunnelsträckningar studerades i syfte att bedöma nytta, kostnader och teknisk genomförbarhet. De tre sträckningsalternativ som studerades var:

- Universitetet – Tekniska högskolan – T-Centralen
- Universitetet – Tekniska högskolan – Odenplan
- Universitetet – Odenplan – T-Centralen

Sträckningen via Odenplan till T-Centralen var det alternativ som uppvisade störst nytta i förhållande till kostnaderna och valdes för fortsatt förhandling mellan parterna. Fördjupade utredningar kring det valda sträckningsalternativet resulterade i ett samlat åtgärdsbehov som utgjorde underlag till Sverigeförhandlingens avtal. Åtgärderna redovisas i det kartmaterial som bifogas samrådsunderlaget och omfattar:

- Ny tunnel på sträckan Universitetet – Odenplan – T-Centralen
- Två arbetstunnlar
- Ny underjordisk station vid Odenplan med anslutningar till intilliggande tunnelbane- och pendeltågsstationer
- Ny underjordisk station vid T-Centralen med vändspår och anslutningar till intilliggande tunnelbane- och pendeltågsstationer
- Ny depå längs Österskärsgrenen
- Full utbyggnad av Vallentunadepån enligt gällande detaljplan

Därutöver förutsätts åtgärder på befintlig bana för att säkerställa en robust och kapacitetsstark trafik som kan stödja befintlig och planerad bostadsbebyggelse. De åtgärderna är dubbelspårsutbyggnader, ny mötesstation, linjerätningar, planskilda korsningar och uppställningsspår samt avveckling av stationer.

Åtgärdsbehovet ska nu aktualitetsprövas inom överenskommelsen om förskottering. Utredningarna behöver därmed fördjupas i samverkan med berörda intressenter. Resultatet av dessa utredningar kan bli ändringar av rekommenderade åtgärder och/eller förslag till ytterligare kompletterande åtgärder.

Åtgärderna redovisas schematiskt på *Karta 1. Översiktskarta*.

3 Lokaliseringsutredningen

Projektet inleds med en lokaliseringsutredning. Lokaliseringsutredningen görs i ett mycket tidigt skede av planeringsprocessen och syftar till att få fram ett bra beslutsunderlag där alternativa sträckningar, depålägen och åtgärder längs den

befintliga banan utreds. Samordning ska ske med annan planering. Ett fördjupat samråd med olika intressenter ger ett underlag för att kunna föreslå lämpliga lägen för tunnel, depå och övriga åtgärder. De föreslagna åtgärderna kan sedan preciseras i en fortsatt järnvägsplaneprocess.

Samråd med berörda intressenter sker kontinuerligt under processens gång. Jämsides med studier av tunneln till city och läget för den nya depå kommer lokaliseringsutredningen att omfatta fördjupade utredningar kring kapacitetsstärkande och trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs den befintliga banan. Utredningsarbetet kommer att vara viktigt kunskapsunderlag för den fortsatta planeringsprocessen och de samråd som kommer att äga rum senare i planeringsprocessen fram till slutgiltigt förslag på genomförande i färdiga järnvägsplaner.

3.1 Utredningsområdet

Lokaliseringsutredningen avgränsas till den nya tunnelsträckan till T-Centralen, den nya depå samt åtgärder längs befintlig bana.

I bifogat kartunderlag illustreras tunnelsträckningen och de underjordiska stationslägen som kommer studeras. Eftersom den tänkta tunnelmynningen sannolikt hamnar inom den Kungliga nationalstadsparkens känsliga miljö ska alternativa detaljlösningar för tunnelmynningen utredas som möjliggör visst handlingsutrymme för dess placering. På motsvarande sätt kommer lokaliseringsutredningen beträffande depå att pröva ett antal alternativa depålägen längs Österskärsgrenen och samråda med berörda intressenter.

Åtgärderna längs befintlig bana syftar till att säkerställa en robust och kapacitetsstark trafik som kan stödja befintlig och planerad bostadsbebyggelse. De dubbelspårs-utbyggnader, stationsåtgärder och plankorsningsåtgärder som redovisas i kartmaterialet är utgångspunkten för lokaliseringsutredningen, men fler åtgärder kan komma att behöva studeras.

Åtgärderna redovisas schematiskt på *Karta 1. Översiktskarta*.

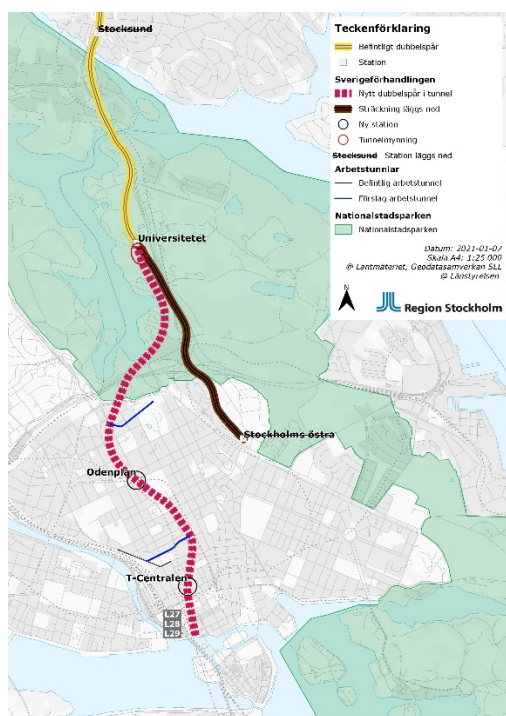
3.2 Utredningsfrågor för tunnelsträckning

Lokaliseringsutredningen kommer att fördjupa kunskaperna kring genomförbarhet och konsekvenser av tidigare studerade lokaliserings- och utformningsalternativ. Det innebär att även tidigare bortvalda alternativ till sträckningar och motiven för tidigare ställningstagande kommer att ses över och vägas mot tunnelsträckningen. Teknisk utformning och genomförbarhet

med hänsyn till andra intressen ska preciseras. Fokus ligger bland annat på två känsliga punkter för genomförandet – påverkan på Kungliga nationalstadsparken samt påverkan på befintliga känsliga byggnader och anläggningar i centrala delar av staden. I detta sammanhang är det viktigt att utreda och fastställa lägen för spårtunnlar och arbetstunnlar. Även utformningen av de nya stationerna Odenplan och T-Centralen, inklusive anslutningar till befintliga tunnelbane- och pendeltågsstationer, behöver utredas djupare. I utformningen av station T-Centralen ingår att säkerställa tillräcklig vändkapacitet och möjliggöra en eventuell framtida förlängning av Roslagsbanan vidare söderut.

Frågan huruvida riksintressen påverkas i den omfattning att projektets tillåtlighet ska underställas regeringens prövning ska utredas tidigt i projektet. Samråd ska ske med berörda myndigheter för att ge kunskapsunderlag för den fortsatta hanteringen av frågan.

Tunnelsträckningen med utredningsområden för stationslägen, tunnelmynning och arbetstunnlar redovisas schematiskt i *Karta 2. Tunnelsträckning*.



Karta 2. Tunnelsträckning

3.3 Utredningsfrågor för depålokalisering

I lokaliseringsutredningen kommer den nya depåns lokalisering att studeras. Viktiga utredningsfrågor blir att söka en lokalisering och depåutformning som säkerställer god depåfunktion och samtidigt minimerar negativ påverkan på omgivningen och på kringliggande intressen. Alternativa depålokaliseringar kommer att studeras för att bland annat kunna bedöma ekonomiska och miljömässiga konsekvenser av olika alternativ.

3.4 Utredningsfrågor för åtgärder på befintlig bana

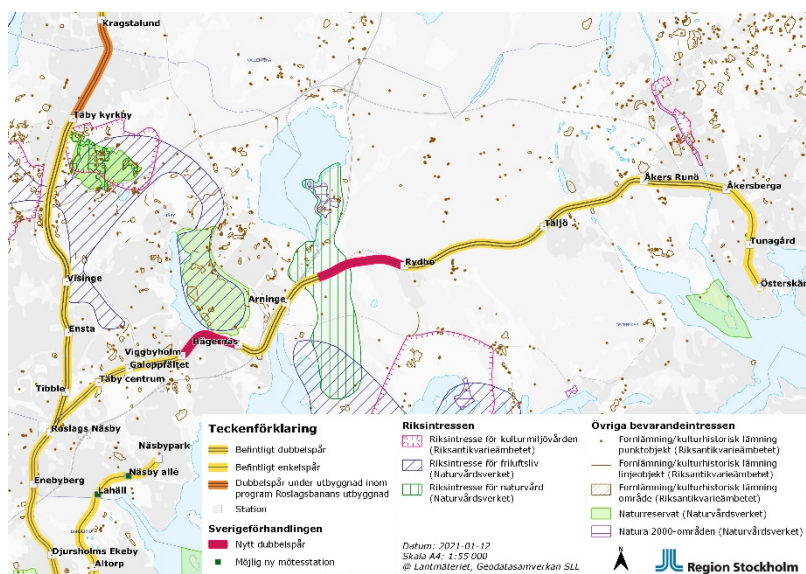
Delar av de åtgärder i befintlig bana som redovisas i bifogat kartmaterial har tidigare varit föremål för samrådsprocesser inom ramen för program Roslagsbanans utbyggnad. För att kunna realisera de nyttor som förlängningen av Roslagsbanan till city är tänkt att ge behöver infrastrukturen kunna omhänderta den planerade utökningen av tågtrafiken och turtätheten. Kapacitetsstärkande åtgärder i den befintliga banan behöver därför åter aktualiseras. I lokaliseringsutredningen kommer tidigare gjorda ställningstaganden att aktualitetsprövas och utredningar fördjupas kring bland annat dubbelspårsutbyggnader, trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder på befintliga stationer. Det finns behov både av att återuppta och att påbörja ny dialog med berörda intressenter i utredningsarbetet.

4 Riksintressen och bevarandeintressen

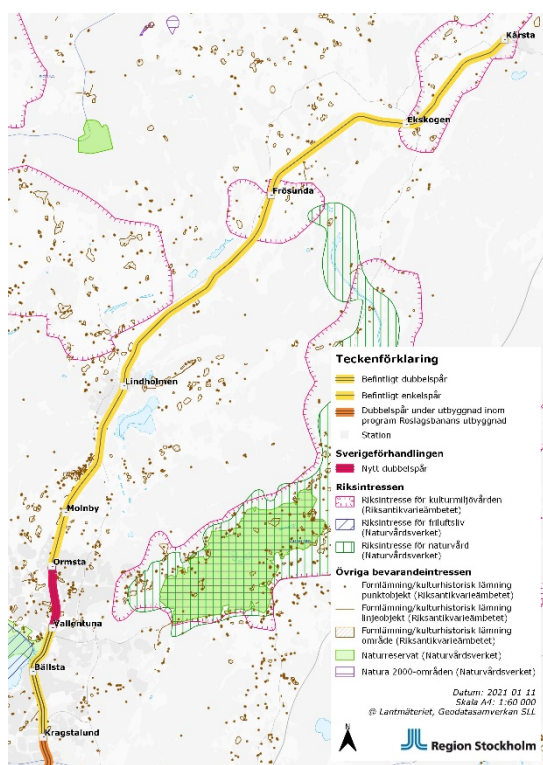
4.1 Befintlig bana

I anslutning till befintlig bana förekommer såväl riksintressen som andra bevarandeintressen. Riksintressen för friluftsliv och naturvård berörs av de föreslagna åtgärderna. Inom området utgör bland annat delar av befintligt vägnät, påverkansområde för flyg och Roslagsbanan i sig riksintressen. Fornlämningar och kulturhistoriska miljöer är andra bevarandeintressen vars påverkan beaktas i lokaliseringsutredningen. Inom ramen för lokaliseringsutredningen kommer en fördjupad inventering att ske av de bevarandeintressen som kan komma att beröras. Efter inventering och samråd kommer därefter alternativa åtgärder att vägas mot varandra inför utredningens förslag.

Ett exempel på utbredningen av ett urval av riksintressen och bevarandeintressen längs befintlig banan redovisas schematiskt i *Karta 3 och 4. Riksintressen och bevarandeintressen befintlig bana.*



Karta 3. Riksintressen och bevarandebanor befintlig bana

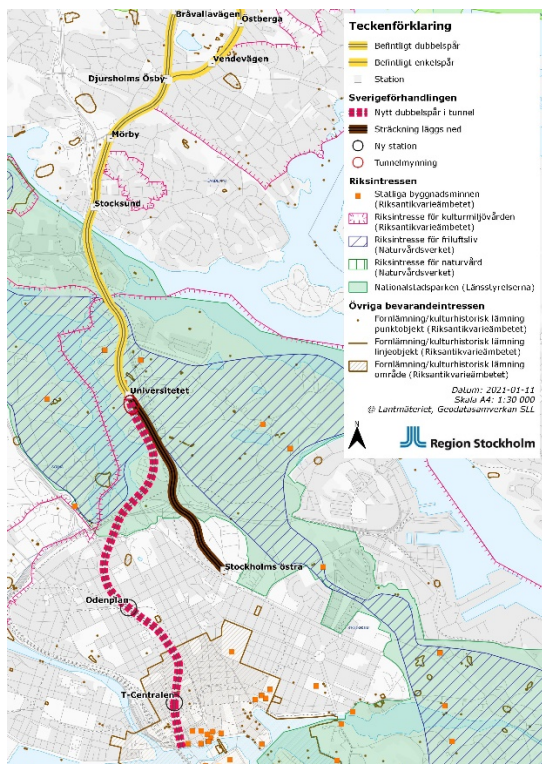


Karta 4. Riksintressen och bevarandebanor befintlig bana

4.2 Utredningsområdet för tunnel

Tunnelsträckningen berör riksintressen för friluftsliv och känsliga kulturmiljöer i Kungliga nationalstadsparken samt kulturmiljöer, byggnader och anläggningar i centrala delar av staden. Även här har delar av vägnät, påverkansområde för flyg, järnväg och Roslagsbanan status som riksintressen. Arbetstunnlar och utformning av stationslösningar kan också komma att påverka känsliga kulturhistoriska byggnader och miljöer. Inom ramen för lokaliseringsutredningen ska inventeringar av olika bevarandebaserade intressen att ske. Genomförda inventeringar och samråd med berörda myndigheter och intressenter ska vid sidan av studier av alternativa tekniska lösningar ge ett underlag för en avvägning mellan berörda intressen. Frågan huruvida riksintressen påverkas i den omfattning att projektets tillåtlighet ska underställas regeringens prövning ska utredas tidigt i projektet.

Ett urval av riksintressen och bevarandebaserade intressen i området längs tunnelsträckningen redovisas schematiskt i *Karta 5. Riksintressen och bevarandebaserade intressen tunnelsträckning*.



Karta 5. Riksintressen och bevarandebaserade intressen längs tunnelsträckningen

5 Miljötillstånd

De studerade åtgärderna inom projekt Roslagsbanan till city kommer vid ett genomförande att påverka miljö och omgivning. En prövning av miljötillstånd av olika slag kommer i så fall att krävas. Anläggandet av en tunnel innebär att grundvatten behöver ledas bort. Sådan bortledning av grundvatten kräver tillstånd enligt miljöbalken. Åtgärderna i anslutning till tunneln och insatser längs befintlig bana kan kräva olika beslut om tillstånd, anmälan och dispenser enligt miljöbalken. I utredningsarbetet ska det klargöras vilka förutsättningar som föreligger för de olika åtgärderna och som projektet ska hantera i den fortsatta processen. Under lokaliseringsutredningen kommer sannolikt processerna med miljötillstånd för de olika åtgärderna att påbörjas med ett inledande samråd, som för respektive åtgärd kommer att ligga till grund för länsstyrelsens bedömning om de medför betydande miljöpåverkan (BMP) eller ej. Bedöms åtgärden medföra BMP ska miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram för den fortsatta planeringsprocessen. En MKB beskriver projektets miljöpåverkan under såväl byggtiden som driftskedet samt vilken typ av skyddsåtgärder som kan genomföras.

6 Tidplan och fortsatt arbete

Lokaliseringsutredningen har påbörjats under hösten 2020. Fördjupade utredningar och aktualisering av tidigare genomförda studier har påbörjats och kommer att bedrivas intensivt under 2021. Detta arbete omfattar bland annat översyn av tidigare studerade alternativ, tekniska lösningar, genomförbarhet av olika sträckningar, skyddsvärda miljö- och kulturmiljövärden samt inventeringar av berörda intressen som fastighetsägare, ledningsägare, rättighetsinnehavare och verksamhetsutövare.

Synpunkter som inkommer vid detta första tidiga samråd dokumenteras och sammanställs i en samrådsredogörelse. Fördjupat samråd kommer att ske under 2021 med berörda intressenter för de åtgärder som lokaliseringsutredningen studerar. Utifrån utredningsmaterialet och de synpunkter som framkommer under samråden kommer lokaliseringsutredningen att ta fram förslag till beslut om lokalisering och åtgärder. Detta beräknas kunna ske vid årsskiftet 2021/22.

Tidigareläggningen av projektstarten ger möjlighet att påbörja fördjupad utredning och att arbetet kan gå i takt med nödvändig planering av bostäder.

Trafikförvaltningen
Investeringsprojekt
Portfölj Lokalbans Järnväg

2021-01-12

Ärende/Dok. id.
TN 2020-0641

Det blir även möjligt att säkerställa markåtkomst för projektets genomförande i samverkan med de kommunala planprocesserna samt att samråd med intressenter kan påbörjas. Överenskommelse om förskottering gäller perioden 2020 till och med 2022. Efter förskotteringsperioden fattas beslut om fortsatt finansiering. Det är först då som den formella planeringsprocessen kan fullföljas fram till färdiga järnvägsplaner och byggstart.