

AB Storstockholms Lokaltrafik  
120 80 Stockholm

## Angående samrådsremiss Tvärbana Nord

Detta remissvar är gemensamt för Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Föreningen Rädda Järvafältet, Stockholms Naturskyddsförening samt Solna-Sundbybergs Naturskyddsförening.

Föreningarna anser att det är mycket angeläget att arbetet med Tvärbana Nord drivs vidare så att attraktiva, kollektiva förbindelser bildas som kan motverka en fortsatt ökning av vägtrafiken.

Beträffande den föreslagna anslutningen till Kista vill vi markera att det är nödvändigt att SL och andra inblandade aktörer snabbt utvecklar en långsiktig lösning för kollektivtrafiken kring Järvafältet. Ett väsentligt skäl är att möjligheterna till en större, koncentrerad exploatering för bostadsbebyggelse i närheten av Barkarby station annars inte går att ta till vara. Utan mycket goda kollektiva förbindelser, dvs tunnelbanor till Barkarby såväl från Hjulsta som från Akalla, är risken stor att man istället får en extensiv etablering av stormarknader och att hela detta område, med stor potential från bostads- och kollektivtrafiksynpunkt, istället utvecklas till ett nytt Kungens kurva-område. En rimlig inriktning är att på sikt etablera en ringlinje med T-banan med nya linjer Hjulsta-Barkarby och Akalla-Barkarby där den befintliga anläggningen mellan Rinkeby och Hallonbergen integreras. I sammanhanget bör man också föra in tankarna på en T-baneförbindelse mellan Bergshamra via Hallonbergen till t ex Sundbyberg via Ulriksdal som bl a kan betjäna det framtida högexploaterade området kring Ulriksdals station.

I det mönster som skisserats ovan kan den föreslagna utvidgningen av Tvärbana Nord spela en viktig och positiv roll.

### Sträckan Alvik-Solna

Vi har inga detaljerade synpunkter på den föreslagna lösningen. Det är positivt att banan ansluter till pendeltågssystemet vid Solna C. Frågetecknen kring banans fortsatta dragning är samtidigt många. En dragning under Brunnsviken till Universitetet vore en mycket bra lösning från trafiksynpunkt genom att anknyta till både Roslagsbanan och T-banans röda linje. Det förefaller dock tveksamt om en sådan dragning kan genomföras utan att man vid byggandet tvingas göra ett påslag mitt i Hagaparken, en åtgärder som uppenbart skulle strida mot miljöbalkens regler om nationalstadsparken.

Mot denna bakgrund kan det visa sig mera realistiskt att anknyta tvärbanan till en framtida T-banestation vid Ulriksdal. Mot en sådan lösning talar att man därmed skulle dubblera spårkapaciteten mellan Solna och Ulriksdal. Å andra sidan är det generellt mycket angeläget att etablera fler punkter där regionens spårförbindelser möts.

Att istället dra banan till Bergshamra i ytläge, bredvid nuvarande E18, strider troligen mot miljöbalkens regler. En sådan dragning kan sannolikt accepteras endast under förutsättning att banan antingen läggs i tunnel eller att nuvarande E18 mellan Bergshamra och Järva krog radikalt byggs om.

### **Sträckan Alvik-Kista/"Stockholm Nord"**

Föreningen anser att planeringen av banan bör utgå från att Bromma flygplats inom några år läggs ned och att området utnyttjas för bostäder. Banan bör därför i detta avsnitt ges en något västligare dragning än den föreslagna. Efter en nedläggning av flygplatsen ökar möjligheterna att finna tilltalande lägen väsentligt.

Passagen förbi stambanan vid Solvalla bör utformas så att anläggandet av en ny pendeltågsstation inte i onödan försvåras.

Beträffande banans dragning över Järvafältet är vår bedömning att dragningen Stora Ursvik-Kista ger avsevärt större vinster från resandesynpunkt och mindre intrång vid passagen över Igelbäckens dalgång än den alternativa lösningen med en dragning via Rinkeby till Kista. Det är oacceptabelt att inte ha en modern spårförbindelse till det nya bostadsområdet Stora Ursvik. Sociala motiv skulle kunna tala för att banan även dras via Rinkeby. En direkt spårförbindelse Rinkeby-Kista skulle mentalt kunna bidra till sammanbindningen mellan norra och södra Järva. Mot detta talar dels, som nämnts, restidsförlusterna och intrångsproblematiken, men också det faktum att Rinkeby även vid dragningen Stora Ursvik-Kista skulle få betydligt förbättrade förbindelser såväl till Kista som åt Alvikshället. Planerna på en bussförbindelse tvärsöver fältet mellan Rinkeby och Kista blir därmed irrelevanta.

Banans dragning över Igelbäcken vid Kymlinge är kritisk och måste utformas så att barriäreffekterna minimeras. Dragningen får inte utformas så att den i onödan försvårar ett eventuellt framtida byggande av Ålstensleden/Inre tvärleden, ett alternativ till Förbifart Stockholm som Vägverket, på länsstyrelsens begäran, just nu utreder.

Från Kista bör Tvärbanan dras till Helenelunds station, som enligt föreningarna bör vara huvudalternativet för lokaliseringen av Stockholm Nord. Det hittillsvarande huvudalternativet Häggvik utgår från en regional, strukturell utveckling baserad på Förbifart Stockholm och Norrortsleden. Bägge dessa projekt skulle innebära mycket allvarliga intrångseffekter i värdefulla natur- och kulturmiljöer och dessutom uppmuntra en storskalig utveckling mot alltmera utglesat boende med starkt negativa konsekvenser från bl a energi- och naturresurssynpunkt. Om en ny förbindelse byggs över Saltsjö-/Mälarsnittet bör den principiella utgångspunkten för planeringen vara den s k Ålstensleden/Inre tvärleden från Västberga i tunnel via Ulvsunda till Kista. En sådan lösning anknyter till flera befintliga och framtida områden med stor befolkning och skulle ansluta till ett Stockholms Nord vid Helenelund. Den logiska fortsättningen på vägen är en tunnel under Edsviken till E18 vid Danderyds kyrka.

Magnus Nilsson  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Ronny Carlsson  
Föreningen Rädda Järvafältet

Mårten Wallberg  
Stockholms Naturskyddsförening

Hans Ewerman  
Solna-Sundbybergs Naturskyddsförening