



Naturskyddsföreningen
i Stockholms län

2002-04-11

Stockholms läns landsting
Regionplane- och trafiknämnden
Box 4414
102 69 Stockholm

Synpunkter på studien Översiktlig lokaliseringsstudie för station Stockholm Nord, stationslägen i norra regiondelen

Naturskyddsföreningen i Stockholms län vill med anledning av den remitterade studien framföra följande synpunkter:

Det är angeläget att ytterligare ett större stationsläge etableras i norra delen av Storstockholm. Ett viktigt skäl är att motverka en ökad bilpendling från andra delar av regionen till de expansiva områdena vid bl a Kista. För att gynna ett mark- och resurssnålt expansionsmönster i regionen bör den nya stationen anläggas i ett läge med mycket bra anknytning till andra spårförbindelser som kan fungera som matarförbindelser till den nya stationen. Det är mot denna bakgrund centralt att den nya stationens läge koordineras med existerande spårnät samt att spårnätets utvidgning sker så att en stark omstigningspunkt skapas vid den nya stationen. Vår uppfattning är att planeringen tydligare bör ta sikte på en station för regionaltåg inriktad på arbetsplatspendling samt kontakten med Arlanda samtidigt som dess funktion som fjärrtågsstation tonas ned.

Den nuvarande planeringen av trafiksystemet i norra Storstockholm är tyvärr starkt fokuserad kring byggandet av Förbifart Stockholm och Norrortsleden. Ett fullföljande av dessa planer vore från en rad synpunkter – naturvård, kulturmiljövård, naturresurshushållning, tillgänglighet m m – mycket olyckligt. Om en eventuell utbyggnad av det nord-sydliga vägnätet bedöms oundviklig bör denna, enligt föreningens uppfattning, äga rum i ett mera centralt stråk, den s k Inre tvärleden Västberga-Ulvsunda-Kista-Danderyds kyrka. En sådan lösning skulle ge vissa negativa effekter, bl a i form av ökat trafikarbete och därmed ökade utsläpp. De omfattande intrång och den mycket olyckliga strukturerande effekt Förbifart Stockholm och Norrortsleden innebär, skulle dock undvikas. Samtidigt skulle en sådan utbyggnad gynna kollektivtrafik, lokal centrumhandel m m och motverka bilismens och externhandelns expansion.

En rad skäl, bl a miljösynpunkter och attraktiviteten för kollektivtrafikanter, talar därför mot att lägga den nya stationen vid Häggvik. Detta läge bör därför avföras från det vidare planeringsarbetet. Ytterligare skäl för detta är att antalet arbetsplatser i Häggvik är litet, vilket har stor relevans då stationen i stor utsträckning kan förväntas utnyttjas för arbetspendling.

Bedömningen av var ett nytt stationsläge bör förläggas måste samtidigt kopplas till andra planer på en utveckling av spårtrafiken. För att ett nytt stationsläge ska bli ett effektivt redskap i arbetet att främja ett miljöanpassat transport- och bebyggelsemönster krävs att anknytningarna till kollektivtrafiksystemet i stort är mycket goda vid den aktuella lokaliseringen. Det måste vara enkelt att byta mellan fjärr-/regiontåg, pendeltåg, spårväg, T-bana och buss. Den lokala arbetande och boende



Naturskyddsföreningen
i Stockholms län

befolkningen bör vara hög. Lokaliseringen bör dessutom gynna en allmänt sett mark- och resurssnål strukturell utveckling av regionen.

Mot bakgrund av dessa faktorer bör planeringen av Stockholm Nord inriktas på lägena Helenelund och Sollentuna C.

För Helenelund talar den nära knytningen till såväl tunnelbanans blå linje som den kommande Tvärbanan Nord Alvik-Kista. Det är i sammanhanget angeläget att tunnelbanans blå linje förlängs från Akalla till Barkarby. Läget Helenelund ger den bästa anknytningen med gångavstånd till det mycket expansiva och arbetsplatstäta Kista och skulle direkt ansluta till Inre tvärleden och därmed gynna ett mera koncentrerat expansionsmönster i regionen. En tunneldragning av Inre tvärleden Kista-Danderyds kyrka skulle ge bra anknytning för bussförbindelser men också förutsättningar för en sammanlänkning av Tvärbanan och Roslagsbanan alternativt tunnelbanans röda linje. Intrången i natur- och kulturlandskap skulle bli små.

Mot Helenelund talar främst att en ny station med anslutande spårväg, bussterminal, parkeringsplatser m m förutsätter betydande ingrepp i befintlig bebyggelse samt att antalet boende i närheten är relativt begränsat.

För Sollentuna C talar att stationen redan är ett centrum för busstrafiken i området, att det lokala resandeunderlaget redan är betydande och rimligen ökar

Mot Sollentuna C talar att stationen ligger långt från det expansiva Kista (även om tillgängligheten bör kunna förbättras åtskilligt genom en förlängning av Tvärbanan från Kista) samt att man saknar koppling till T-banesystemet. Kopplingen till det nordvästra spårstråket mot Järfälla förblir därför svag även om T-banan byggs ut från Akalla till Barkarby.

Avslutningsvis en väsentlig organisatorisk aspekt som inte berörs i rapporten: Den fortsatta planeringen och ett effektivt och flexibelt utnyttjande av den nya stationen och hela spårsystemet i korridoren Stockholm-Uppsala skulle underlättas om Banverket helt övertog ägandet av Arlandabanen och att nuvarande monopol för A-Train slopades. En sådan lösning skulle underlätta tillskapandet av en ur regional och nationellt perspektiv väl fungerande ny station för fjärr- och regionalståg. Dessutom skulle det underlätta Arlandabanans integrering i det regionala och nationella spårsystemet, underlätta för nya aktörer att nyttja spåren samt rimligen sänka kostnaderna för trafikutövarna.

Magnus Nilsson
ordförande

För kännedom:
Näringsdepartementet
Miljödepartementet
Naturvårdsverket
Storstockholms lokaltrafik AB
Riksdagens trafikutskott
Länsstyrelsen i Stockholms län
Banverket