



# SVERIGEFÖRHANDLINGEN

RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM  
BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

## RAMAVTAL 6 – STORSTAD STOCKHOLM

### BILAGA 2 – SPECIFIKATION INKLUSIVE TIDPLAN

#### 1 Storstad Stockholm

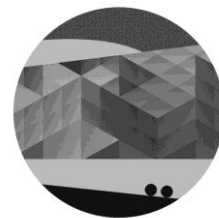
De objekt som ger nytta till Stockholms stad är följande:

- Tunnelbanan Fridhemsplan- Liljeholmen- Älvsjö
- Tunnelbanan Mörby C–Täby C alt Roslagsbanan till Stockholm City
- Tunnelbanan Ropsten-Lidingö C
- Spårväg Syd Älvsjö-Flemingsberg

#### 2 Beskrivning av åtgärder för storstad Stockholm

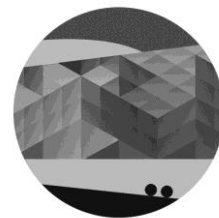
##### 2.1 Tunnelbana Fridhemsplan- Liljeholmen- Älvsjö

Tunnelbanan föreslås gå i bergtunnel under Riddarfjärden och Liljeholmsviken och nå stationerna Fridhemsplan och Liljeholmen under befintliga spår. Dessa nya stationer hamnar då djupt under mark. Stationsläget i Fridhemsplan kan förläggas så att vidare utbyggnad möjliggörs. Mellan Liljeholmen och Älvsjö går spåren i berg med stationer cirka 30 meter under marknivå. I Älvsjö placeras stationen under befintlig pendeltågsstation. Uppskattad längd för sträckan är 7,9 kilometer. En ny förbindelse skapas över Saltsjö-Mälarsnittet som minskar sårbarheten i trafiksystemet. Tunnelbanans stationer blir djupt belägna och tunnelbanan får snarare regional än lokal funktion. Stombusslinje 4 får fortsatt stor betydelse för resandet. I söderort får framför allt Östberga, som idag trafikförsörjs med buss, bättre tillgänglighet med den nya tunnelbanan. Tunnelbanan ansluts till övriga systemet vid Nybodadepån.

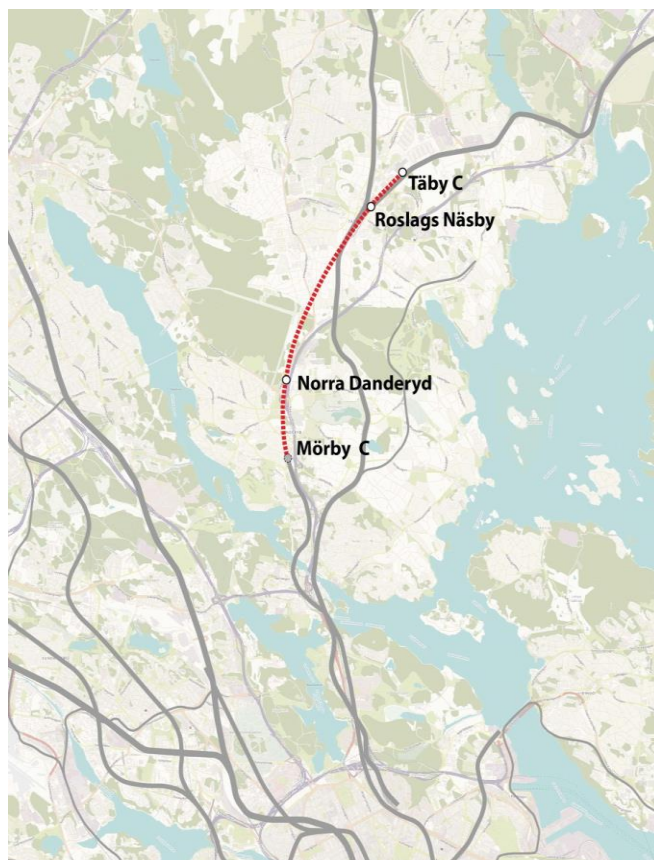


## 2.2 Tunnelbanan Mörby C-Täby C

Förlängningen av befintlig röd tunnelbana mellan Mörby centrum och Täby Centrum föreslås gå i bergtunnel hela sträckan. Förlängningen innebär totalt tre nya stationer. Stationen Norra Danderyd blir djupförlagd till följd av befintliga undermarksanläggningar och geologiska förhållanden. Stationerna Roslags Näsby och Täby centrum förläggs ytnära under jord. Uppskattad längd för förlängningen är 5,5 kilometer. Förlängningen av befintlig röd tunnelbana till Täby Centrum ger en ny direktförbindelse mellan nordostsektorn och centrala Stockholm. Alternativet kommer i huvudsak att påverka resande och tillgänglighet för de som bor eller arbetar inom gångavstånd till de nya stationerna eftersom trafiken går parallellt med befintlig Roslagsbana på en lång sträcka. Förlängningen medför ökad trängsel den högt belastade sträckan KTH - T-Centralen.



SVERIGEFÖRHANDLINGEN



## Alternativt

### Roslagsbanan till Stockholm City

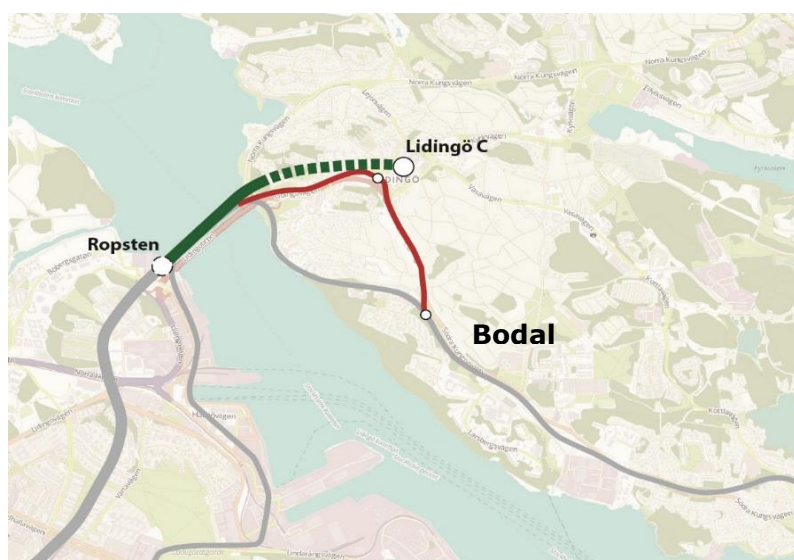
Förlängningen av Roslagsbanan mellan Universitetet och T-Centralen via Odenplan föreslås gå i bergtunnel hela sträckan. Tunneln startar strax söder om befintlig station vid Universitetet och passerar bland annat under Norra länken och befintlig röd tunnelbana. Förlängningen innebär två nya stationer som placeras parallellt med Citybanan vid Odenplan och T-Centralen. Uppskattad längd för förlängningen är 3,5 kilometer.

En ny direktförbindelse skapas mellan Roslagsbanan, övriga spårsystem och centrala Stockholm. Förlängningen till city bidrar till ett mer robust trafiksystem genom ytterligare en koppling mellan Danderyd sjukhus/Mörby centrum och Odenplan/T-Centralen. Förlängningen får betydelse för resande och tillgänglighet för hela nordostsektorn. Betydande reduceringar kan göras i parallellgående busstrafik och tunnelbanesträckan KTH- T-centralen kan avlastas. Genom station Odenplan skapas en tvärförbindelse mellan nordostsektorn/ Universitet och Solna/Sundbyberg/Hagastaden. Genom att resenärer kan byta till pendeltåg och tunnelbana på Odenplan avlastas T-Centralen som bytespunkt.



### 2.3 Tunnelbana Ropsten-Lidingö C

Förlängningen av befintlig röd tunnelbana mellan Ropsten och Lidingö C föreslås gå på en ny anlagd bro över Värtan och i bergtunnel på Lidingö. Förlängningen startar från befintlig station i Ropsten och en ny station anläggs ytnera under jord i Lidingö C. Uppskattad längd för förlängningen är 2,3 kilometer. Följtkostnader och systemeffekter för anslutande trafik behöver fördjupas. Förlängningen av röd tunnelbana från Ropsten till Lidingö C innebär en direktförbindelse mellan Lidingö C och centrala Stockholm. Om alternativet medför att befintlig matarbusstrafik planeras om och matar resande till Lidingö C istället för till Ropsten bör även tvärgående busstrafik (idag söderut och västerut från Ropsten) utgå från Lidingö C. Om så inte sker försämras restiden eftersom det kan leda till resor som kräver två byten.



## 2.4 Spårväg Syd Älvsjö-Flemingsberg

Spårväg syd är en ny spårväg mellan pendeltågsstationerna i Älvsjö och Flemingsberg, via Skärholmen och Kungens kurva. Hela spårvägen är utformad att gå ovan jord och har totalt 16 nya stationer. Uppskattad längd för den nya spårvägen är 17 kilometer. Spårväg syd innebär en ny tvärförbindelse som binder samman flera knutpunkter i söderort med övriga spårsystem. Det skapar en minskad sårbarhet i söderorts trafiksystem. Spårväg syd är i detta alternativ inte sammankopplad med befintligt tvärbanesystem. En sådan koppling skulle öka resenärsnyttan och ge ökad teknisk effektivitet.



### 3 Ansvarsfördelning och genomförande

- 3.1 Parterna är medvetna om att det är för tidigt att i detalj reglera hur åtgärderna ska genomföras. Parterna är dock överens om att nedanstående principer ska gälla för genomförandet.
- 3.2 Landstinget bär huvudansvaret för genomförande av åtgärder och ansvarar för den formella handläggningen, fördjupade studier inom ramen för planläggningen, utarbetande av järnvägsplan och eventuella andra planer enligt lagen om byggande av järnväg, upphandling av entreprenader och dylikt.
- 3.3 Landstinget ska ansvara för framtagande av underlag för tillståndsverksamhet kopplat till järnvägsanläggningen samt för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet av de åtgärder som omfattas av Landstingets ansvar enligt Ramavtalet och respektive Objektavtal.
- 3.4 Landstinget åtar sig att i kommande planering verka för att kollektivtrafikutbyggnad bidrar till att sprida resenärsnyttan samt öka arbetsmarknads- och näringslivsnyttan.
- 3.5 Landstinget åtar sig att verka för samverkan mellan berörda kommuner för att trygga markåtkomst för utbyggnad av kollektivtrafik och höghastighetsjärnväg.
- 3.6 Part/kommunerna ska utföra eller låta utföra alla de åtgärder som inte omfattas av Landstingets ansvar enligt Ramavtalet och respektive Objektavtal samt för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas vid genomförandet.
- 3.7 Ett Genomförandeavtal innehållandes detaljerade former för hur planlägningsprocesser, upphandlingar, påverkan på trafik, påverkan på kommunala anläggningar, etc. ska utarbetas mellan Landstinget och berörda Parter/Kommuner så snart det är möjligt och godkänns i respektive Parts/Kommuns beslutande organ.

### 4 Tidplan

[SLL ska komplettera med text]

- 4.1 Landstinget har upprättat följande övergripande tidplan för åtgärderna:

[SLL ska komplettera med tidplan]



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

- 4.2 Landstinget har vid upprättandet av denna tidplan tagit hänsyn till den risk för förseningar av åtgärderna som kan komma att följa av bland annat antagandeprocesser av detaljplaner, miljöaspekter m.m. Tiden är dock angiven exklusive tid för överklaganden.
- 4.3 Parterna ska hålla varandera informerade om omständigheter som kan komma att påverka tidplanen.
- 4.4 För det fall åtgärderna skulle försenas jämfört med denna tidplan åtar sig Parterna att på oförändrade villkor vidta samtliga de åtaganden som enligt Ramavtalet åvilar sådan Part, oaktat att fullgörandetidpunkten för Parts åtagande ska ske vid en senare tidpunkt.