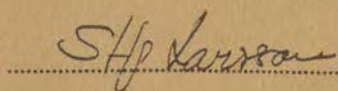
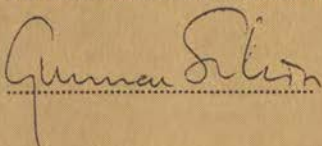


Stockholm den 27 juni 1996

För Statens Järnvägar



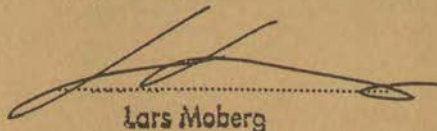
För Storstockholms Lokaltrafik (SL)



Station Stockholm Nord

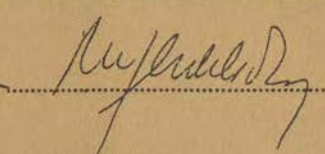
Principöverenskommelse om en regional knutpunkt vid
Häggvik i Sollentuna kommun

För Banverket



Lars Moberg

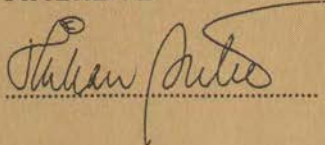
För Länsstyrelsen i Stockholms län



För Sollentuna Kommun

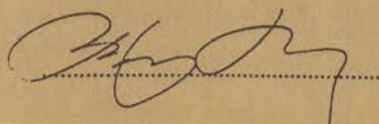


För Arcona AB



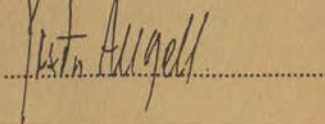
För Fastighetsbolaget Formen AB

gm Bonnierfastigheter AB



För Fastighetsaktiebolaget Bodega

gm ABB Fastighet AB



Redovisning från förhandlingsmannen
SOU 1996:118



Statens offentliga utredningar
1996:118
Kommunikationsdepartementet

A: Ref KB
acc SOU
1996:118
71

Station Stockholm Nord

Principöverenskommelse om regional knutpunkt vid Häggvik i Sollentuna kommun

Redovisning från förhandlingsmannen för Stockholm Nord
Stockholm 1996

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 91 90

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.

- En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:

Regeringskansliets förvaltningskontor
Distributionscentralen
103 33 Stockholm
Fax: 08-405 10 10
Telefon: 08-405 10 25

Tryckt av
REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1996

ISBN 91-38-20337-5
ISSN 0375-250X

*Statsrådet och chefen för
kommunikationsdepartementet*

Regeringen beslöt 1993-10-07 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att förhandla och träffa avtal med berörda intressenter om finansiering av station Stockholm Nord. Till förhandlingsman utsågs den 18 oktober 1993 advokat Jan Orrenius och till huvudsekreterare utsågs den 4 november planeringsdirektören vid Länsstyrelsen i Stockholms län Peter Gorpe.

Under förhandlingarnas gång har förhandlingsmannen därutöver biträttats av kommunikationsexperten vid Länsstyrelsen i Stockholm, Tomas Brolin. Som konsulter har anlitats Nyréns arkitektbyrå, Temaplan, Transek samt Scandiakonsult. En översiktlig skiss av områdets tänkta gestaltning återfinns i en bilaga till avtalet. I rapporten ingår vidare en analys av den framtida trafikeringen vid stationen.

Resultatet av förhandlingarna framgår av bilagda överenskommelse jämte protokollsutdrag. Som framgår har det inte varit möjligt att sluta en uppgörelse om en slutlig finansiering av station Stockholm Nord. Den underskrivna överenskommelsen har mer karaktären av principavtal där parterna förbinder sig att arbeta med siktet inställt på ett genomförande av stationen och där den finansiella ansvarsfördelningen i stort anges. Avtalet gäller till den 1 juli 1998. Vidare är en förutsättning för giltigheten av överenskommelsen att kommunfullmäktige i Sollentuna kommun godkänner överenskommelsen senast 1 januari 1997. Kommunstyrelsen har godkänt överenskommelsen.

Ovanstående innebär att det kommer att krävas kompletterande avtal, beslut och planer innan station Stockholm Nord kan komma till fysiskt utförande. Länsstyrelsen i Stockholms län tar enligt avtalet på sig rollen att kalla parterna till återkommande kontrollstationer.

Jag hänvisar i övrigt till överenskommelsen. Mitt uppdrag är härmed slutfört.

Jan Orrenius

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 ÖVERENSKOMMELSEN.....	7
2 BILAGOR TILL ÖVERENSKOMMELSEN	11
2.1 UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANLÄGGNING AV PROGRAMOMRÅDET VID STOCKHOLM NORD - HÄGGVIK.....	11
2.2 FÖRHANDLINGSPROTOKOLL SAMT BREV FRÅN VÄGVERKET	13
3 FÖRHANDLINGSARBETETS BAKGRUND	17
3.1 TIDIGARE FÖRSLAG TILL STATION STOCKHOLM NORD.....	17
3.2 STATION STOCKHOLM NORD I SITT SAMMANHANG.....	18
3.3 OMRÅDETS NUVARANDE ANVÄNDNING	19
3.4 FÖRHANDLINGENS BAKGRUND OCH NERLAGDA FÖR- SVARSARBETEN	21
4 FÖRHANDLINGEN	22
4.1 DEFINITION AV STATION STOCKHOLM NORD.....	22
4.2 FYRA ELLER SEX SPÅR.....	22
4.3 FLERA FÖRÄNDRADE FÖRUTSÄTTNINGAR	23
4.4 NYTT GESTALTNINGSFÖRSLAG	24
4.5 NY TRAFIKANALYS	25
4.6 ÖVERENSKOMMELSENS KARAKTÄR.....	26
5 RESANDEPROGNOSE - UTDRAG UR EN TRAFIKUT- REDNING.....	26
5.1 UTREDNINGSAKTERN OCH TRAFIKERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR.....	26
5.2 EFFEKTER FÖR DE REGIONALA RESORNA	28
5.3 SUMMERADE RESEFÖRÄNDRINGAR	29
5.4 PÅ- OCH AVSTIGANDE VID STATIONEN	32
5.5 SLUTSATSER.....	33
BILAGA 1 KOMMITTÉDIREKTIV.....	34
BILAGA 2 TIDIGARE GJORDA PLANER OCH PROGRAMSKISSER FÖR OMRÅDET	36
BILAGA 3 HITTILLS VIDTAGNA GENOMFÖRANDEÅTGÄRDER	37

1 Överenskommelsen

Mellan Statens Järnvägar, Banverket, Storstockholms Lokaltrafik (SL), Länsstyrelsen i Stockholms län, Sollentuna kommun, Arcona AB, Fastighetsbolaget Formen AB gm Bonnierfastigheter AB och Fastighets AB Bodega gm ABB Fastighet AB har träffats följande

Överenskommelse beträffande station Stockholm Nord

1. Ambition beträffande station Stockholm Nord.

Parterna är, under förutsättning av nedanstående villkor, överens om att aktivt verka för att Stockholm Nord vid Häggvik blir en regional knutpunkt för norra Storstockholm. Stationen och dess omgivning skall planeras och byggas så att förutsättningar skapas för en kvalificerad trafikering av fjärr-, regional- och lokaltåg samt regionala och lokala bussar. Omstigning mellan tåg, buss och bil skall vara tydlig, snabb och bekväm.

2. Övergripande villkor för etablering av station Stockholm Nord.

- 2.1 att Häggviksleden är utbyggd när stationen tas i bruk och att stationen får direkt angöring från trafikplatsen Häggviksleden/ Bagarbyvägen. Vidare förutsätts en utbyggnad av Yttre Tvärleden från E4 till Norrtäljevägen E18 i enlighet med Dennisöverenskommelsen.
- 2.2 att överenskommelse träffas om att SJ trafikerar Arlanda med regional- och fjärrtåg.
- 2.3 att SJ aktivt satsar på Stockholm Nord som en viktig station framför allt för regionaltåg.
- 2.4 att SL aktivt satsar på Stockholm Nord som regional knutpunkt med bl a snabba bussförbindelser från stora arbetsplats- och bostadskoncentrationer i norra Storstockholm.
- 2.5 att ett område mellan Bygdevägen, Bagarbyvägen och Häggviksleden planeras för en utbyggnad i huvudsak enligt de utgångspunkter för planläggning av programområde vid Stockholm Nord - Häggvik som framgår av bil 1.

- 2.6 att tidsmässig samordning sker mellan utbyggnad av stationen och en första etapp av exploatering inom programområdet i anslutning till stationen
- 2.7 att ett trafikeringsupplägg med Stockholm Nord vid Häggvik innebär en fortsatt hög tillgänglighet till lokaltåg och buss vid Sollentuna Centrum

3. Vid utbyggnad av station Stockholm Nord samt omgivande exploatering skall gälla

3.1 att Banverket svarar för:

- byggande av spår 5 och 6 inklusive kostnader för intrång, inlösen och evakuering av berörda bostadsfastigheter
- byggande av plattformar för fjärr- och regionaltåg.

Spåren och plattformarna finansieras dels genom Banverkets anslag och dels genom LTA-bidrag.

3.2 att SJ och SL svarar för:

- byggande av stationsanläggning bestående av lokaler under spåren, förbindelser till plattformar, utrustning på plattformarna, komplettering av tunnelanläggning i erforderliga delar, bussterminal samt angöring och parkering för bilar.

Station Stockholm Nord finansieras gemensamt av SJ och SL med fördelning att SL finansierar lokaltågdelen (1/3) och SJ fjärr- och regionaltågdelen (2/3) med finansieringsmedverkan av LTA-bidrag och särskilt bidrag via Banverket till planskild plattformsförbindelse. Bussterminal och komplettering av lokaltågplattformen finansieras i sin helhet av SL. När det gäller ombyggnad och komplettering av befintlig lokaltågplattform träffar SL och Banverket särskild överenskommelse om byggande och finansiering.

SJ och SL skall för stationen inte belastas av exploateringskostnader, planavgifter eller kostnader för marklösen och evakuering.

- 3.3 att Sollentuna kommun träffar separata överenskommelser med fastighetsägarna inom programområdet om formerna för förnyelse av programområdet och byggande av angöringsgator från Sollentuna Centrum, Häggviksleden och Bagarbyvägen.

Överenskommelserna skall fullföljas i detaljplaner och exploateringsavtal mellan kommunen och fastighetsägarna. Dessa planer

och avtal skall grundas i de utgångspunkter för planläggning som framgår av bil 1 till denna överenskommelse och för kvarteret Stansen 1 inriktas på en nyexploatering av ca 75 000 kvm lokaler för bostäder och verksamheter exkl. parkering.

- 3.4 att Bonnierfastigheter utan ersättning avstår mark för stationen inklusive spår, bussgata, angöring och parkering i omfattning som parterna gemensamt fastlägger i den nya detaljplanen för Stansen 1. Vidare evakuerar Bonnierfastigheter utan ersättning befintliga verksamheter i Kv Stansen 1 under förutsättning att pkt 2.5 kan uppfyllas. För parkering på kvartersmark tecknas särskilt avtal mellan Bonnierfastigheter och SJ/SL.
- 3.5 att Sollentuna Kommun och SL träffar en överenskommelse om byggande och finansiering av bussgata öster om stationen mellan Smedjevägen och Västervägen för väl fungerande angöring från Häggviksleden till stationen.
- 3.6 att för viss del av finansiering av gator som byggs med särskild hänsyn till kollektivtrafiken förutsätts LTA-bidrag utgå.
- 3.7 att Sollentuna kommun utan ersättning ställer sådan mark som den 1 juli 1996 är i kommunens ägo till förfogande för utbyggnad av spår 5 och 6 och att kommunen i övrigt tar initiativ till och medverkar vid förhandlingar om intrång, inlösen och evakuering av fastigheter som erfordras för spårutbyggnaden exkl. bostadsfastigheter och fastigheten Stansen 1.
- 3.8. att LTA-bidrag som kan bli aktuella för Stockholm Nord kommer att provas av Länsstyrelsen i samband med beslut om LTA-plan i första hand avseende perioden 1998-2007. Länsstyrelsen har tidigare visat sitt positiva intresse genom att i LTA 1994-2003 avsätta medel för vissa försvarsåtgärder till stationen

4. Genomförande

Denna överenskommelse gäller till 1 juli 1998.

Det är parternas ambition att enskilt och i samverkan verka för att de övergripande villkoren för etablering av stationen uppfylls så att en utbyggnad möjliggörs.

Parterna förbinder sig också att under den tid som överenskommelsen gäller inte vidta åtgärder som förhindrar eller försvårar en utbyggnad och trafikering av station Stockholm Nord. Ett genomförande av stationen förutsätter att särskilda avtal träffas där bl.a. de ekonomiska villkoren regleras.

Länsstyrelsen skall under avtalsperioden kalla parterna till "kontrollstationer" där resultaten i ansträngningarna att uppfylla

villkoren i överenskommelsen redovisas. Tidpunkt för första "kontrollstation" skall vara i oktober 1996 då också tidpunkter för fortsatta "kontrollstationer" fastläggs. Länsstyrelsen skall i god tid innan överenskommelsen löper ut tillsammans med parterna ta ställning till formerna för fortsatt samverkan.

Stockholm den 27 juni 1996

För Statens Järnvägar

Stig Larsson

För Storstockholms Lokaltrafik (SL)

Gunnar Schön

För Banverket

Lars Moberg

För Länsstyrelsen i Stockholms län

Ulf Adelsohn

För Sollentuna Kommun

Ulf Wester

För Arcona AB

Håkan Birke

För Fastighetsbolaget Formen AB För Fastighetsaktiebolaget Bodega
gm Bonnierfastigheter AB gm ABB Fastighet AB

Börje Hag

Gösta Angell

Detta avtal vinner giltighet under förutsättning att Kommunfullmäktige i Sollentuna kommun godkänner avtalet senast den 1 januari 1997.

Ett genomförande av stationen förutsätter att särskilda avtal träffas där de ekonomiska villkoren mm regleras.

2 Bilagor till överenskommelsen

2.1 *Utgångspunkter för planläggning av programområdet vid Stockholm Nord - Häggvik*

Bakgrund

I oktober 1993 tillkallade kommunikationsministern en särskild utredare, Jan Orrenius, med uppgift att förhandla och träffa avtal med berörda intressenter om finansiering av station Stockholm Nord. En särskild förhandlingsgrupp konstituerades med representanter för SJ, SL, Vägverket, Sollentuna kommun, ABB, Bonnierfastigheter, Arcona samt Länsstyrelsen, tillika sekreterare.

Förhandlingsgruppen gav en konsultgrupp bestående av Nyréns Tema-plan och Scandiakonsult i uppdrag att under februari-mars 1996 ta fram underlag för planläggning av ett område vid Stockholm Nord som definierades som "programområdet".

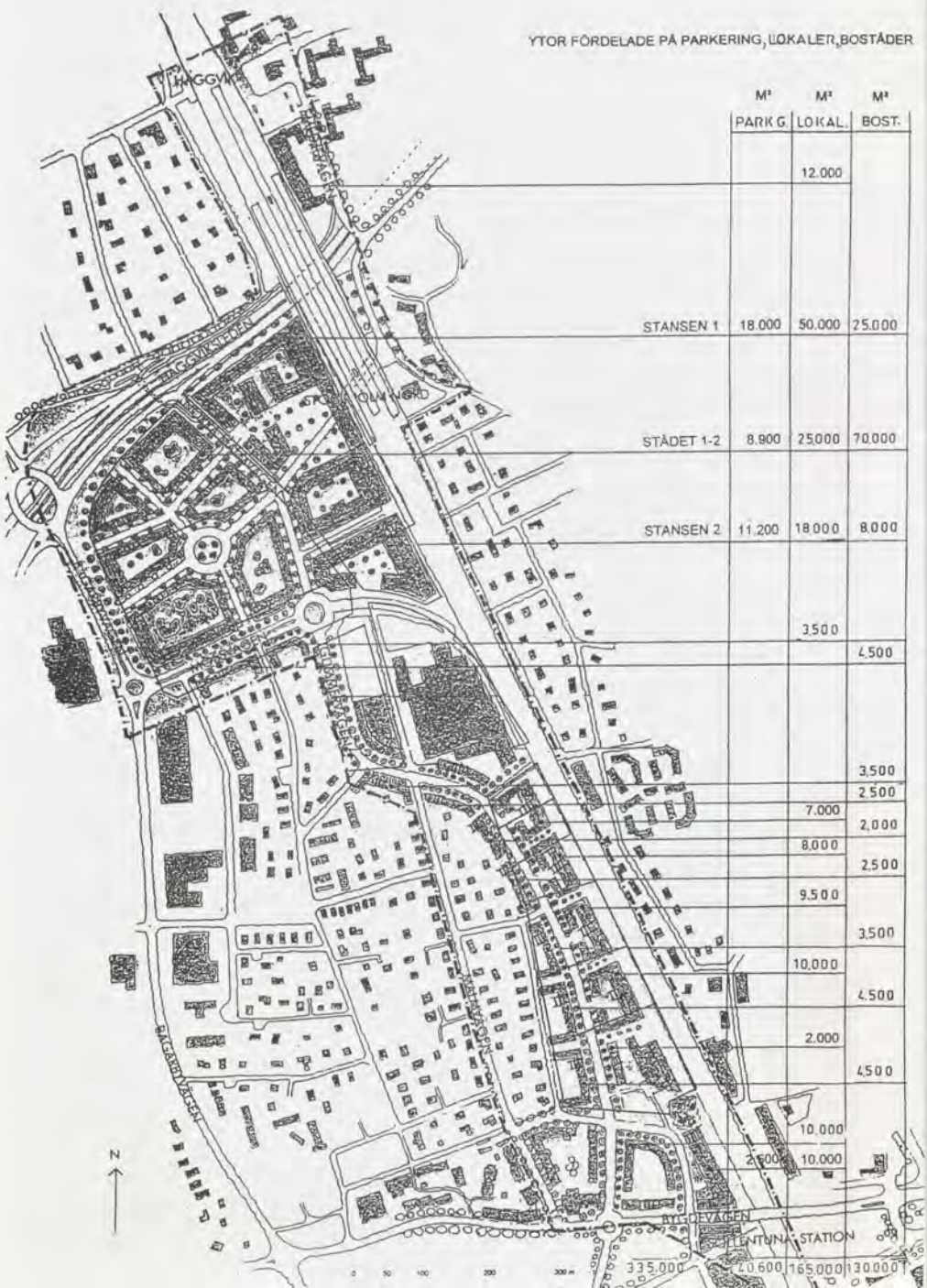
Detta material redovisades i en rapport "Program för planläggning - mars 1996". Rapporten har varit ett av underlagen i den slutförhandling som förhandlingsmannen har genomfört under april-juni 1996. Med vissa kompletteringar och revideringar finns en version 1996-06-17 av rapporten¹.

Huvuddragen i områdets disposition

Rapporten "Program för planläggning" anger en rad kvaliteter och rekommendationer för områdets förnyelse. Det gäller t.ex. gestaltningssprinciper, kretslopp, hushöjder, gaturum etc. Dessa kommer att vara vägledande för fortsatt planering fram till formell översiktsplan/programhandling och den därpå följande detaljplanläggningen.

I denna bilaga till överenskommelsen redovisas huvuddragen i områdets framtida användning i form av en skiss till dispositionsplan med ytangivelser.

¹ Parterna i förhandlingen har vardera några exemplar av denna rapport. Den redovisas dock inte i sin helhet här.



2.2 Förhandlingsprotokoll samt brev från Vägverket

Utdrag ur protokoll från möte med förhandlingsgruppen den 11 juni 1996

Nedanstående protokollsanteckningar ska ses som komplement till avtalet. De delar av protokollet som inte återges här är mer av intern mötesordningskaraktär och har därför tagits bort.

Ur protokoll med förhandlingsgruppen för Stockholm Nord den 11 juni 1996

Närvarande:

Jan Orrenius	Förhandlingsman	
Karl-Gösta Elonsson	SJ	
Kjell-Åke Averstad	Banverket	
Eero Haverinen	SL	
Gunnar Schön	SL,	Till kl 9.50
Johan Söderman	Vägverket	
Karl-Erik Eriksson	Sollentuna kommun	
Erik Barkman	Sollentuna kommun	Från kl 9.30
Tommy Werre	Bonnierfastigheter	
Björn Strähle	Arcona	
Jonas Wikström	Arcona	
Anders Pyk	Nyréns arkitektkontor	
Owe Swansson	Temaplan	
Peter Gorpe	Länsstyrelsen	
Tomas Brolin	Länsstyrelsen	

....

2.5 Bonnierfastigheter önskar ändra texten så att det framgår att en första etapp med kv. Stansen 1 kan ske när det finns marknads-mässiga villkor. Beslutades att inte ändra i avtalstexten men att föra in kommentaren som en protokollsanteckning. Sålunda anför Bonnierfas-tigheter som komplettering till punkt 2.5: "En första etapp av expoate-ringen i kv. Stansen 1 kan ske om det finns marknadsmässiga förut-sättningar för en sådan."

3.7 Beslutades att punkt 3.7 justeras i enlighet med förslag från Karl Erik Eriksson där det framgår att kommunen ställer kommunägd

mark till förfogande och tar initiativ till och medverkar i förhandling om intrång, inlösen och evakuering.

Banverkets synpunkter om kostnadsfördelning beslutades tas som protokollsanteckning. Sålunda anför Banverket: Med hänsyn till Banverkets samlade insats i projektet anser sig Banverket inte kunna svara för kostnaden i samband med inlösen och evakuering av Hantverkshuset.

Bilagan ABB Fastigheter har i ett brev meddelat att de vill att hela gestaltungsstudien ska läggas som bilaga till överenskommelsen. Diskussionen ledde fram till att det i gestaltungsstudien finns uppgifter som parterna inte är helt överens om och att den framtagna bilagan som är ett koncentrat av gestaltungsstudien räcker som komplement till överenskommelsen. Bilagan omarbetas så att det tydligare hänvisas till rapporten.

.....

Vid protokollet

justeras

Tomas Brolin

Jan Orrenius

Protokoll från möte med förhandlingsgruppen den 19 juni 1996

Närvarande:

Jan Orrenius	Förhandlingsman
Karl-Gösta Elonsson	SJ
Kjell-Åke Averstad	Banverket
Eero Haverinen	SL
Karl-Erik Eriksson	Sollentuna
Roland Wisborn	ABB Fastigheter
Anders Pyk	Nyréns kontor
Owe Swansson	Temaplan
Peter Gorpe	Länsstyrelsen
Tomas Brolin	Länsstyrelsen

1. Ärendets hantering i Sollentuna kommun

Ärendet har behandlats i kommunstyrelsen vid ett extra sammanträde. En majoritet bestående av partierna s, m och fp ställde sig bakom att

ingå överenskommelsen. Övriga partier c, mp och Sollentunapartiet motsatte sig överenskommelsen. Kommunen är nu beredd av under-teckna och ärendet tas upp i kommunfullmäktige för beslut i mitten av september.

2. Justering av utsänt överenskommelseförslag

Det senaste utsända förslaget (12.6.1996) går i genom och justeringar görs i punkterna 3.2, 3.5, och 3.8. Justeringarna accepteras av alla när-varande.

Ordförande anmälde att Vägverket inte är beredda att skriva under överenskommelsen, men att de kan skriva ett brev till förhandlings-gruppen där de anger sina åtaganden, vilka gäller enligt andra överens-kommelser, i enlighet med punkt 2.1. Parterna förutsätter att Vägverket trots detta ställer sig bakom de intentioner som finns i överenskommel-sen och därigenom verkar för en utbyggnad av Yttre tvärleden.

SJ/SL hävdar att tunneln under järnvägen ska reserveras för stationen och bussterminalen. I fall den ska nyttjas för allmän gångtrafik anser SJ/SL att fler kostnadsbärande måste föras in. Någon ytterligare kost-nadsbärande anges inte i överenskommelsen.

3. Pressmeddelande

Förslag till pressmeddelande delades ut. Det skickas till parterna i fär-dig skick innan det går ut till pressen.

4. Avslutad förhandling

Ordförande Jan Orrenius tackade alla förhandlingsparter för deras del-aktighet. Mötet och förhandlingen avslutas. Överenskommelseorginal skickas runt med bud i början av vecka 26. I slutet av denna vecka sker avrapportering till kommunikationsdepartementet av Jan Orrenius och Peter Gorpe.

Vid protokollet

Justeras

Tomas Brolin

Jan Orrenius

Brev från Vägverket med anledning av punkt 2 i protokollet ovan

Vägverket

1996-06-20

Region Stockholm

Station Stockholm Nord

Vägverket har genom Johan Söderman, chef för planeringsavdelningen, följt förhandlingarna om Stockholm Nord. Vi är från Vägverkets sida införstådda med det övergripande villkor som ställts upp i den överenskommelse om Stockholm Nord som nu träffats att Häggviksleden är utbyggd när stationen tas i bruk samt att stationen får en direkt angöring från Häggviksrondellen. Vägverket kommer också att verka för en fortsatt utbyggnad av den Yttre Tvärleden från E4 till Norrtäljevägen (E18) i enlighet med Dennisöverenskommelsen.

Med vänlig hälsning

Hans Rode

3 Förhandlingsarbetets bakgrund

3.1 *Tidigare förslag till Station Stockholm Nord*

De första tankarna på en fjärrtågsstation i norra Storstockholm dök upp redan för ett tjugotal år sedan. Då reserverades också mark för Häggviksleden (nu en del av Norrortsleden). Under mitten på 1980-talet fanns tankarna på en fjärrtågsstation i regionplanearbetet. Då pekades Häggvik ut som en lämplig plats. Även andra lokaliseringar diskuterades.

SJ och Banverket lät i slutet på 1980-talet utreda några alternativa lokaliseringar av en fjärrtågsstation. Fyra alternativ utreddes - Rotebro, Häggvik, Margareteborg (Sörentorp) samt Ulriksdal. Utredningen remitterades varvid flertalet förespråkade Häggvik. Även Sollentuna kommun var positiv till vidare utredning av läget i Häggvik.

SJ och Banverket gick därför vidare och upprättade i januari 1991 en programhandling för stationen. Parallellt med programarbetet arbetade Sollentuna kommun med en översiktlig plan för området väster om den tänkta stationen vid Häggvik fram till Sollentuna Centrum.

Stationen föreslogs bli placerad omedelbart söder om Häggviksleden och strax öster om E4:an. Den utformades så att byte mellan olika trafikslag, främst bil och tåg samt buss och tåg, skulle kunna göras snabbt och enkelt. Exempelvis med bussanordning i en viadukt omedelbart under spåren. Själva stationshuset föreslogs bli ett modernt resecentrum, arkitektoniskt utformat så att det skulle bli något av ett landmärke för hela området. Någon kostnadsbedömning gjordes inte i detta sammanhang.

I Sollentunas samrådsförslag till översiktsplan för området skisserades en sammanhängande bebyggelse mellan stationsområdet och Sollentuna centrum, sammanbunden av en allé. I området närmast järnvägen föreslogs arbetsplatser och i övriga delar bostäder och service. Sammanlagt föreslogs 500 bostäder och 125.000 kvadratmeter för lokaler (vilket motsvarar några tusen arbetsplatser).

3.2 Station Stockholm Nord i sitt sammanhang

Förslaget att etablera en ny fjärrtågsstation vid Häggvik bör ses i ett större sammanhang. För att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft krävs inte bara nya spår och nya snabba tåg. Stationerna är också viktiga. Härvid har insikten alltmer gjort sig gällande att många människor inte åker antingen bil eller tåg, buss eller tåg osv utan att många resor är kombinationsresor. Bilens konkurrensfördel i det sammanhanget är att den ofta kan ta en passagerare från dörr till dörr. Varje byte av transportslag innebär en tidsförlust och ett besvär. Det är därför viktigt att kollektivtrafiken utformas så att det går snabbt och är bekvämt att byta mellan olika trafikslag.

En anledning till att många bilister avstår från att välja tåget i Stockholmregionen är det är praktiskt taget omöjligt att parkera vid Centralstationen. SJ har därför riktat in sin planering på att skapa ett antal ytterstationer längs stombjörnvägarna i Stockholm, i söder vid Flemingsberg, i norr vid Häggvik och i väster vid Barkarby. Dessa stationer ska vara lätt tillgängliga med bil, men de ska också ligga i naturliga knutpunktslägen mellan radiella kommunikationsstråk och tvärleder och därmed kunna fänga upp passagerare som kommer med buss, pendeltåg eller T-bana (Barkarby).

En förutsättning för denna strategi är att dessa stationslägen ligger i naturliga knutpunkter för biltrafikanter (och busslinjer). Denna förutsättning håller nu på att förverkligas genom att den yttre tvärled som ingår i Dennisöverenskommelsen kommer att byggas. Bygget av Häggviksleden, den första delen av den norra delen av yttre tvärleden (Norrortsleden), har nyss påbörjat. På tvärleden kommer också snabba bussförbindelser att upprättas mellan de stora bostads- och arbetsplatsområden i norra delen av länet.

På lång sikt kommer de platser längs tvärleden som också korsar kraftfulla radiella stråk in mot Stockholm att leda till att regionen utvecklas i riktning mot flerkärnighet. All erfarenhet talar för att exploateringsstrycket ökar i områden med god tillgänglighet. I Regionplan 91 anges att planeringens inriktning bör vara att verka för en förtätning och utbyggnad av områdena kring dessa knutpunkter, främst Flemingsberg och Häggvik.

3.3 *Områdets nuvarande användning*

Den nuvarande pendeltågsstationen ligger strax norr om Häggviksleden, som är under byggande. Om en ny station etableras innebär det att den nuvarande stationen flyttas drygt 300 meter söderut, men fortfarande med en nordlig ingång ungefär i dagens läge. Stationen har i dag ca 3.000 på- och avstigande per dygn. Sollentuna Centrum har närmare 13.000.

Området mellan Sollentuna Centrum och Häggvik väster om stambanan präglas av industrier och villabebyggelse. I industrikvarteren närmast Sollentuna Centrum pågår en förnyelse med flerbostadshus och kontor. En helt ny företeelse i stadsbygden är tillkomsten av Stinsen köpcentrum, en extern handelspunkt mitt emellan Sollentuna Centrum och Häggvik.

På kartbilden på nästa sida visas området som det ser ut i dag. Häggviksleden som är under byggande syns inte på bilden. Leden går i öst-västlig riktning strax norr om kvarteren Stansen och Stådet.

De norra delarna av området - där stationen kommer att ligga - präglas av fyra stora fastighetsägare och deras verksamheter.

- Bonnierfastigheter äger två byggnader på ca 25.000 kvm. Där finns bl.a. ett tryckeri (Kv Stansen 1)
- ABB äger fastigheter i vilka det bedrivs grossistverksamhet med order, försäljning och distribution av elektriska komponenter. Vissa delar av fastigheten är uthyrda externt (Kv Stådet)
- Stråbruken AB har en fastighet där det finns en fabriksbyggnad med tillhörande lager samt ett kontor (Kv Stansen 2)
- Det nya köpcentrumet Stinsen ägs av Arcona. Där var tidigare verkstad, lager och försäljning av bilar. I samband med etableringen av köpcentrumet har fastighetsägaren bekostat vissa nya tillfartsvägar (Kv Stinsen 2)

Merparten av befintliga bostäder i området mellan Häggvik och Sollentuna Centrum består av friliggande villor. I norra delen av Häggvik finns några flerfamiljshus. I den södra delen, närmast Sollentuna Centrum har nyligen uppförts flerbostadshus. En förnyelse av detta område pågår, bl.a. planeras ett nytt polishus.

Häggvik-Sollentuna området i dag



3.4 *Förhandlingens bakgrund och nerlagda försvarsarbeten*

Efter det att Banverkets och SJ:s programunderlag samt Sollentuna kommuns samrådsförslag togs fram bedrevs planeringsarbetet kring stationen av en arbetsgrupp med representanter från SJ, Banverket, SL och Sollentuna kommun. Huvudsyftet för denna grupp var att klarlägga behovet av projekteringsinsatser i samband med byggandet av Häggviksleden samt den pågående fyrspårsutbyggnaden mellan Ulriksdal och Rosersberg.

Avsaknaden av ett slutligt beslut om stationen och den relativt lågmålda planeringen ledde till att man på flera håll upplevde det som om frågan om station Stockholm Nord höll på att gå i stå på samma sätt som många andra 80-talsprojekt. De fastighetsägare vars mark kommer att påverkas kraftigt av stationen och de exploateringar runt stationen som förutsätts tog kontakt med ledningarna för Sollentuna kommun, SL och SJ i syfte att få klarhet i frågan om den framtida markanvändningen. Dessa kontakter ledde till att SJ tog på sig ansvaret att kontakta olika berörda parter för att påskynda planeringsprocessen.

Det sistnämnda var nödvändigt - och brådskande - eftersom planeringen av bl.a. fyrspåret förbi Häggvik skulle påverkas om det skulle bli en station eller ej. Exempelvis erfordras en busstunnel under det spåret för att göra omstigningen mellan buss och tåg snabb och bekväm. Det akuta problemet löstes under hösten 1993 genom att Länsstyrelsen avsatte medel i LTA 1994-2003 för försvarsarbeten för tunneln. Dessa arbeten kom sammantaget att kosta ca 13 milj. Redan tidigare hade Banverket investerat sammantaget 77 milj i försvarsarbeten för att möjliggöra ett byggande av stationen. Det gäller anpassning av fyrspårsläggningen, anpassning av befintliga Häggviks lokaltägsstation och bro för spår 5 och 6 över Häggviksleden.

I oktober tillsattes en särskild utredare med uppgift att förhandla och träffa avtal om en station Stockholm Nord. En utgångspunkt angavs vara att stationen skulle komma att betjäna flera olika intressenter varför dessa borde delta i finansieringen.

4 Förhandlingen

Följande intressenter har deltagit i förhandlingarna: SJ, Banverket, SL, Sollentuna kommun, Vägverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Bonnierfastigheter, ABB Fastigheter, Fastighets AB Arcona. Nedan anges några av de frågeställningar som förhandlingen behandlat samt de faktorer som gjort att arbetet dragit ut på tiden.

4.1 Definition av Station Stockholm Nord

Inledningsvis koncentrerades arbetet på att närmare definiera standard, utformning, kostnader och finansiering av de komponenter som kan sägas definiera själva stationen. Det stod redan vid förhandlingens början klart att själva stationsbyggnaden skulle ges en mer anspråkslös utformning än vad som tidigare planerats. Övriga delar av stationen bedömdes dock påverkas mindre. Ingredienserna i själva stationen är följande:

1. Två nya spår och plattformar
2. Stationshus, plattformsutrustning, bilangöring och parkering
3. Bussterminal och kollektivtrafikkörvägar samt vägar till omgivande huvudvägnet

För att intentionerna med stationen ska förverkligas fullt ut krävs också att området kring stationen utvecklas. Detta område kan dock inte sägas *ingå* i själva stationen, men dess exploatering är en *förutsättning* för stationen.

I detta stadium av förhandlingen gjordes också ett försök att kostnadsberäkna stationen definierat på ovan nämnda sätt. Beräkningen visade på en ungefärlig samlad kostnad på drygt en kvarts miljard (exklusive redan nedlagda försvarsarbeten på 90 miljoner).

4.2 Fyra eller sex spår

En fråga som inledningsvis ägnades stor uppmärksamhet var om det skulle vara möjligt att att banta inte bara själva stationsbyggnaden utan även spårkapaciteten, d.v.s. om det skulle räcka med endast fyra spår (som i Flemingsberg) eller om det var nödvändigt med sex spår. Från i första hand SJ:s sida gjordes den bedömningen att det skulle bli alltför

svårt att klara framför allt Arlandatrafikeringen (sex tåg i timmen i vardera riktningen) om inte dessa fick passera stationen på egna spår. En fyrspårslösning avvisades således. Definitionen av stationen enligt stycket ovan och kostnadsberäkningen förutsätter sex spår.

4.3 Flera förändrade förutsättningar

Förhandlingsarbetet präglades till stor del av att planeringsförutsättningarna förändrades under arbetets gång. Det var i flera fall nödvändigt att invänta klargöranden innan arbetet kunde gå vidare. Nedan ges några exempel.

Under 1993 presenterades utredningen "Ökad konkurrens på jämväg". SJ skulle enligt denna konkurrensutsättas. Om förslaget skulle genomföras fullt ut framstod det som mindre säkert att SJ självklart skulle vara huvudman för stationen. SJ:s motivation att vara drivande i stationsfrågan mattades. Så småningom framgick att förslaget inte skulle genomföras

Förhandlingarna om Arlandabanan pågick när förhandlingarna började och avslutades hösten 1994. Förhandlingarna om Arlandabanans utbyggnad omgavs av stor sekretess. Frågan som ställdes var om Arlandapendeln skulle stanna vid Stockholm Nord, och hur skulle detta påverka utformning, resandeunderlag mm. När det klargjordes att flygpendeln ej skulle stanna vid Stockholm Nord, minskade intresset för detta projekt från flera intressenter

Kort därefter utsågs Carl-Erik Norrbom till förhandlingsman för att fortsätta överläggningarna med det vinnande konsortiet om ett eventuellt samlat trafikupplägg. Detta skapade förnyat intresse men också osäkerhet i trafikeringsfrågan.

Den exakta dragningen av Häggviksleden samt dess partiella överdäckning klarnade först under år 1995 då arbetsplanen fastställdes. Det var först när denna fråga var avklarad som Sollentuna kommun var villig att gå in i närmare diskussioner om stationen. I kommunens förslag till ny kommunomfattande översiktsplan lyfts tankegångarna på en rejäl utveckling av området mellan Häggvik och Sollentuna Centrum (där Stockholm Nord ingår som en del) fram. Planförslaget har nyligen samskärbehandlats.

Alla dessa faktorer har gjort att de olika aktörerna i förhandlingen inte känt sig beredda att ta ställning till Stockholm Nordprojektet. Förut-

sättningarna för finansiella åtaganden från de flesta parterna har saknats.

4.4 Nytt gestaltningsförslag

Vid årsskiftet 1995/96 hade dock tillräckligt många förutsättningar klarnat för att förhandlingarna skulle kunna gå in i ett mer intensivt skede. Parterna enades då om att utforma ett samlat gestaltningsförslag för området kring stationen.²

Eftersom förslagen i konsultrapporten inte till alla delar accepterats av parterna bifogas den inte till denna slutredovisning. Vissa allmänt accepterade grundtankar i rapporten beskrivs dock nedan

Spårområdet vidgas i och med att två nya spår tillkommer. Det handlar om ca en kilometer med sex spår. Tre plattformar tillskapas med mittplattformen helt avsedd för lokaltrafiken. Denna plattform kopplas till den befintliga plattformen vid Häggviks station. Lokaltågen får alltså en nordlig och en sydlig entré.

Själva stationen förutsätts utformas på enklast tänkbara sätt under spårområdet i anslutning till uppgången från bussterminalen, ungefär som en T-banestation. Om stationen behöver utvidgas i ett senare skede görs det genom att den integreras i byggnader i anslutning till spårområdet. Parkering arrangeras dels som kantstensparkering, dels i parkeringsanläggningar närmast spåren.

Bussterminalen förläggs på den gata som går i tunnel under spåren med ingång direkt i anslutning till stationen. Som framgår av kapitel 5 kan en omfattande busstrafik komma att angöra stationen, dels sådan som kommer på Yttre Tvärleden och angör via cirkulationsplatsen över Häggviksleden, dels sådan som kommer på de nord-sydgående vägarna.

Området kommer att kunna nås med bil från E4, Häggviksleden, Sollentunavägen och Norrviksleden samt via lokalvägnätet mellan Sollentuna Centrum och Häggvik. Områdets "huvudentré" blir från Häggviks rondellen in på Bagarbyvägen.

Sollentuna kommun har klart deklarerat att den nya bebyggelsen kring station Stockholm Nord inte får innebära en utarmning av Sollentuna

² Uppdraget gavs till Nyréns arkitektkontor i samverkan med Temaplan och Scandiakonsult AB och redovisades i mars 1996 "Stockholm Nord - Sollentuna. Program för planläggning"

Centrum. Tyngpunkten i stadsbygden kommer fortsatt att ligga i Sollentuna Centrum.

En grundläggande stadsbyggnadsidé för det nya området är den om successiv förnyelse som ger mångfald och en mer spännande bostads- och arbetsmiljö. Det innebär en bibehållen blandning av bostäder och arbetsplatser med olika karaktär och ålder. Eftersom området är omringat av trafik och inte innehåller större grönområdet är det viktigt att gaturummen inom området inte fungerar som ytterligare barriärer. Därför bör man inom området skapa gröna stråk som förenar arbetsplatser och bostäder. Det bör noteras att strax väster om Häggvik ligger hela Järvafältet med sina friområden. Två portar under E4 kommer att ge tillgänglighet till detta område. Dessa ska anknytas till tydliga gång- och cykelstråk inom Stockholm Nordområdet för att tydliggöra omgivningens kvaliteter.

Hushöjden bör i stort sett ligga kring 3-4 våningar, eventuellt något högre närmast stationen. Bebyggelsen föreslås utformad som storgårdskvarter där gårdarna bildar sammanhängande ytor och ger området en påtagligt grön karaktär.

Bebyggelsen ges generell kvartersform med en blandad användning. Bottenvåningarna utformas så att de kan användas som butiker eller lokaler. Den samlade framtida bebyggelsen kommer att ligga i storleksordningen 1.500 bostäder och 5.000 arbetsplatser i närområdet kring stationen. Fördelningen mellan bostäder och lokaler samt de olika kvarterens mer exakta volym får fastställas i detaljplaner som grundas i konkreta byggplaner.

4.5 Ny trafikanalys

Samtidigt uppdrogs åt konsultföretaget Transek att göra en ny trafikanalys givet några olika trafikeringsförutsättningar. Analysen visade att de största tidsvinsterna med en station Nord kommer att uppstå genom att en stor del av busstrafiken i tvärled effektiviseras. Den viktigaste bytespunkten mellan regionala bussar och pendeltåg kommer att ligga i Häggvik och inte som nu i Sollentuna Centrum. Till detta kommer regionaltågs- och fjärrtågstrafikanter som ansluter med buss eller med bil. Delar av resultatet redovisas i kapitel 5.

Analysen förutsätter dock att Norrortsleden är utbyggd och att väl fungerande bytespunkter byggs upp bl.a. i Åkersberga och i Barkarby.

4.6 Överenskommelsens karaktär

Den överenskommelse som nu slutits utgör inte ett slutligt och detaljerat avtal om finansiering av station Nord. Avtalet förutsätter ytterligare överenskommelser mellan intressenterna, bl.a. exploateringsavtal i anslutning till nya detaljplaner. Parterna har emellertid genom den nu träffade överenskommelsen förklarat sig beredda att aktivt verka för att Stockholm Nord ska komma till stånd.

De faktorer som alltfjänt är oklara framgår av själva överenskommelsen. De har givits formen av villkor för att slutliga avtal om finansiering mm ska komma till stånd.

Parterna har bedömt att det krävs ca två år innan dessa villkor kan ha uppnåtts och/eller att oklarheter kan ha undanröjts. Avtalet har därför givits en giltighetstid på två år. Om inte slutliga avtal enligt ovan upprättats före den 1 juli 1998 upphör således avtalet att gälla. Under avtalsperioden kommer Länsstyrelsen att kalla parterna till kontrollstationer, den första hösten 1996.

5 Resandeprognoser - utdrag ur en trafikutredning

I detta avsnittet görs en sammanfattning av den ovan nämnda trafikutredningen. Rapporten i sin helhet kommer att finnas tillgänglig på Banverket samt på Transek. Den kommer också att granskas närmare av SL och SJ där man bl.a. avser studera hur olika förutsättningar i trafikerings mm påverkar resultatet.

5.1 Utredningsalternativ och trafikeringsförutsättningar

Simuleringar har gjorts dels för en framtida situation där Stockholm Nord inte finns; jämförelsealternativet dels för två olika situationer med stationen Stockholm Nord; två utredningsalternativ. Prognosen avser år 2010. Utredningsalternativen utgörs av två olika trafikerings av stationen:

1. Ett maxialternativ där alla tåg inkl södergående fjärrtåg stannar vid Stockholm Nord. Dessutom förlängs några fjärrtåg från Stockholm Central.
2. Ett minialternativ där, förutom pendeltåg, endast regionaltågen stannar vid stationen.

Arlandatågen stannar inte vid Stockholm Nord i något av utredningsalternativen.

Hela Dennisöverenskommelsens vägnät antas vara utbyggt. Detta innebär att Häggviksleden korsar järnvägen under den nya stationen. Kopplingar från stationen till leden finns. Nedan anges den utökade busstrafikering som prognosen baseras på.

Tabell 1: Nya busslinjer och förändring av befintliga linjer

Linjenummer	Linjesträckning	Turintervalltid		Anmärkning
		Högtrafik	Lågtrafik	
Nya linjer				
911	Danderyd-Häggvik	15 min	30 min	Genomsnittshastighet 40 km/h
912	Akersberga-Vällingby	15 min	30 min	Genomsnittshastighet 60 km/h
913	Täby-Barkarby	15 min	30 min	Genomsnittshastighet 40 km/h
Ändring av befintliga linjer				
520				Tangerar stationen som idag
525	Viby-Sollentuna C	30 min	30 min	Lagts om via Stockholm Nord
527				Lagts om via Stockholm Nord
607A	Danderyd-Sollentuna C- Karolinska S	30 min	30 min	Lagts om via Stockholm Nord
607B	Edsberg-Häggvik	30 min	30 min	
627	Arninge-Täby-Kista	15 min	30 min	Lagts om via Stockholm Nord

Resandet med pendeltåg i hela regionen antas öka med 60 % till år 2010. År 1994 var antalet personkm med pendeltåget ca 3 milj pkm per dygn och detta kommer till år 2010 att ha ökat till 4,8 milj pkm per dygn. Största ökningen av resandet kommer att ske på de yttre delarna av linjen Bålsta/Kungsängen-Västerhaninge/Nynäshamn. Här kommer de största förbättringarna att införas jämfört med 1993 års trafikering.

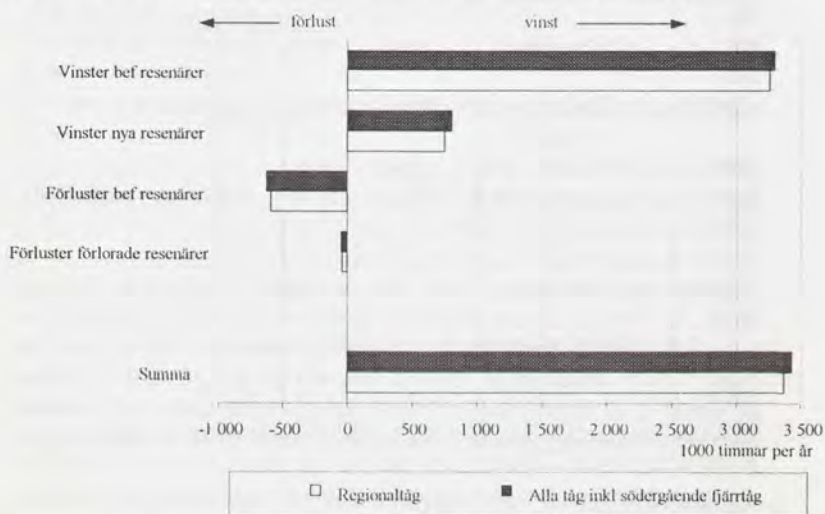
Resandeökningen på regionalstågen blir större. Det system som kommer att införas går inte att jämföras med dagens. Dagens tågssystem för regionala resor utanför Stockholms län består av fjärrtåg upplåtna för regionala resor. Endast i relationen Uppsala-Stockholm drivs en form av regionalstågstrafik. Resandet med regionalstågen kommer mer än fördubblas jämfört med dagens tågtrafik mellan Stockholm och Uppsala.

5.2 Effekter för de regionala resorna

Effekter för de regionala resorna i de båda utredningsalternativen skiljer sig inte nämnvärt. En del av de befintliga resenärer får en förbättring medan en annan del får en försämring. De resenärer som får en minskning av restiden är de som stiger på och av vid stationen. En del av resenärerna får en förbättring på grund av de nya busslinjerna. På grund av de minskade restiden kommer en del nya resenärer till. Dessa får en tidsvinst. Denna restidsvinst är ca 1/6 del av tidsvinsten för de befintliga resenärer.

För en del resrelationer innebär Stockholm Nord en längre restid. Detta medför förluster för de resenärer som fortsätter åker kollektivt. En del av dessa kommer p.g.a detta välja att byta till annat färdmedel eller inte resa alls. Detta ger förluster. Den senaste gruppen är dock liten. Resultatet visas i figuren nedan.

Figur 1: Restidsförändring för regionala resor för resp utredningsalternativ



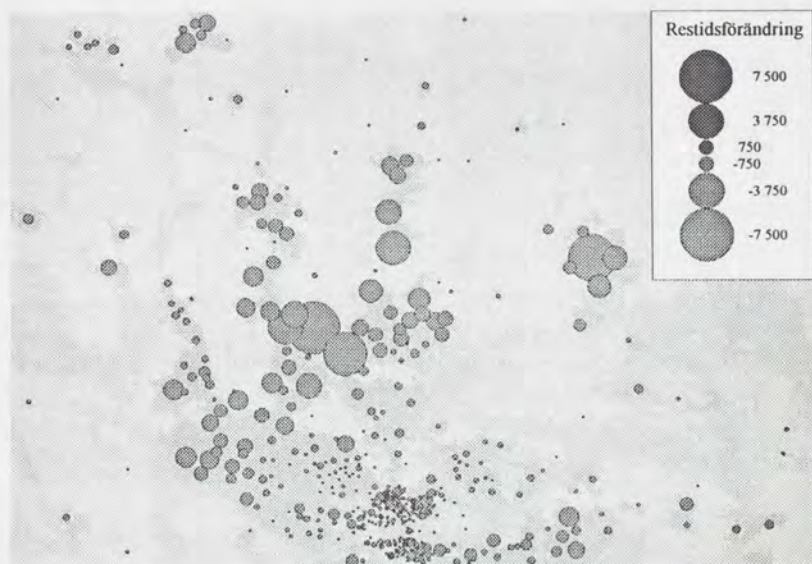
Restidseffekterna för de regionala resorna är ungefär tre gånger så stora som för de långväga.

Stora förändringar i kollektivtrafikrestiden uppstår för de områden i direkt anslutning till Stockholm Nord och utmed de nya busslinjerna. Hela stråket från Vällingby/Barkarby till Danderyd/Täby och Åkersberga får stora förbättringar av kollektivtrafikrestiden (se figur nedan).

En del negativa effekter uppstår för områden i de centrala delarna av Stockholm på grund av den ökade restiden för genomgående resenärer i Stockholm Nord.

De effekter som uppstår för resenärer beror således inte enbart på stationen utan till en del på de nya busslinjerna. Dessa effekter skulle kunna åstadkommas utan station Stockholm Nord.

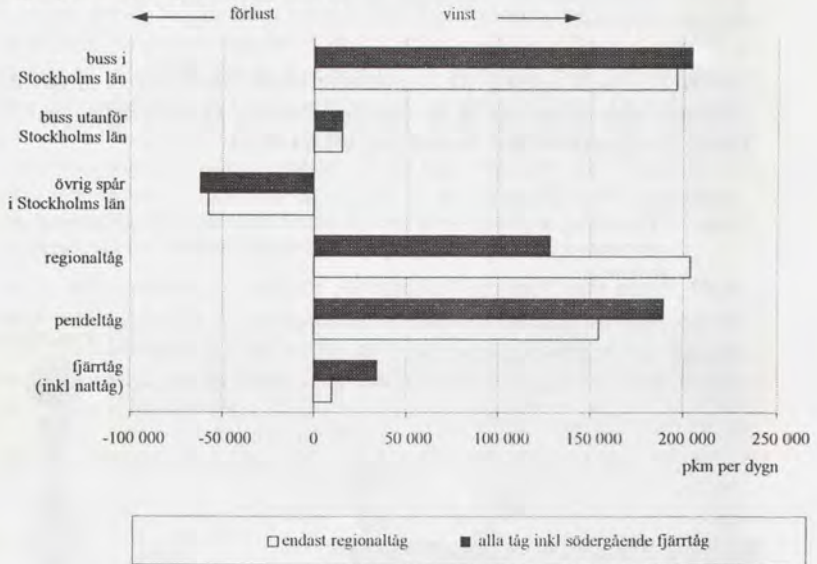
Figur 2: Förändring av kollektivtrafikrestid viktad med antal befintliga resor för alternativet alla tåg inkl södergående fjärrtåg jämfört med jämförelsealternativet



5.3 Summerade reseförändringar

För varje utredningsalternativ har personkm per färdmedel tagits fram och ställts mot jämförelsealternativet. Resultatet redovisas som ökning resp minskning i förhållande till detta.

Figur 3: Förändring av personkm per dygn för de olika färdmedel i de två alternativ jämfört med jämförelsealternativet

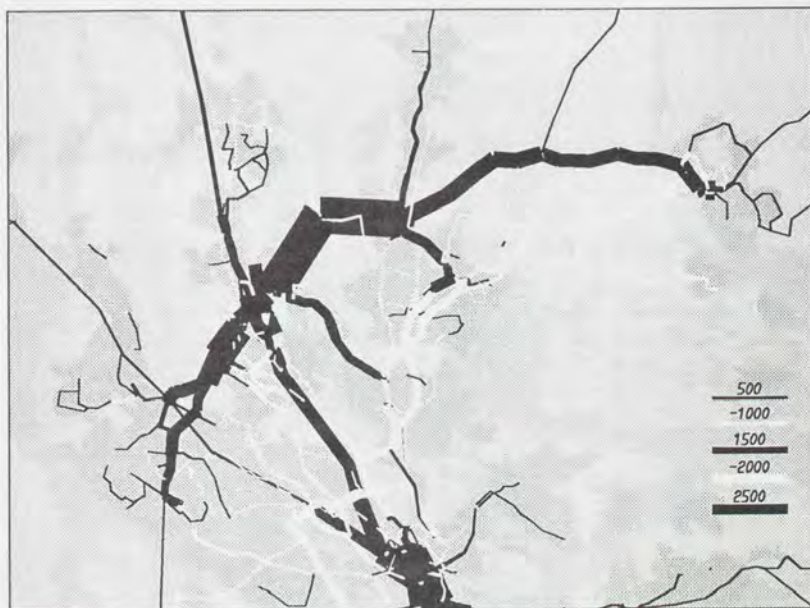


Busstrafiken i Stockholms län ökar betydligt, ungefär lika mycket som trafiken på regionaltågen. Skillnaden mellan de två alternativen är liten för busstrafiken i Stockholms län. Ökningen sker främst på de nya busslinjerna och de omlagda. Men även en del andra busslinjer får ökad resande. Det gäller t.ex. busslinjer från Vallentuna som vid Yttre tvärleden ansluter till de nya linjerna. Busstrafiken utanför Stockholms län berörs nästan inte alls av den nya stationen.

För spårtrafiken sker en omfördelning. Övrig spårtrafik i Stockholm som tunnelbanan och Roslagsbanan minskar sitt resande. Tydligast är det för Roslagsbanan där en del resor in mot stan ersätts av resor med tvärbussar.

För regionalstågen innebär båda alternativen en ökning av resandet -, mest för alternativet endast regionalståg där det inte finns någon konkurrens från annan långväga tågtrafik. Om fjärrstågen stannar vid stationen kommer regionalstågsresandet att minska till fördel för fjärrstågen. Pendelstågen får också ett ökat resande. Nedanstående karta visar hur trafiken kommer att omfördelas

Figur 4: Förändring av antal regionala kollektivtrafikresor per dygn år 2010 i alternativet med alla tåg inkl södergående fjärrtåg jämfört med jämförelsealternativet



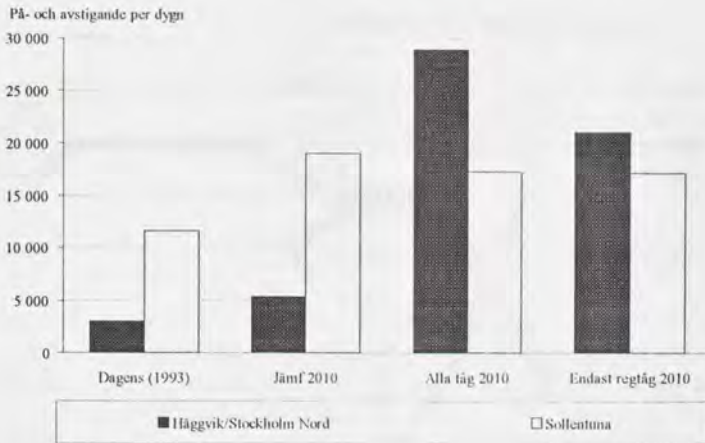
Bilden ovan visar att stationens effekter på det totala antalet tågresenärer inte blir så stor som på antalet bussresenärer. Antalet pendeltågsresenärer beräknas öka från dagens ca 35 000 till ca 55 000 per dygn i ett snitt norr om den nya stationen. Den ökningen har dock huvudsakligen med den allmänt förväntade reseökningen i regionen att göra. Ökning kommer för en stor del att ske på övriga tåg, framför allt regionalståg. Pendeltågets marknadsandel kommer att vara ca 60 procent i detta snitt.

5.4 På- och avstigande vid stationen

I dag trafikeras pendeltågstationen Häggvik endast av pendeltågen och ett fåtal lokala busslinjer. Utbyte mellan dessa trafikslag förekommer knappast enligt analyserna.

Nedanstående redovisas olika kategorier av på- och avstigande på stationen. Direkt på- och avstigande är de resenärer som går eller cyklar till stationen.

Figur 5: Antal på och avstigande på Häggvik/Stockholm Nord och Sollentuna

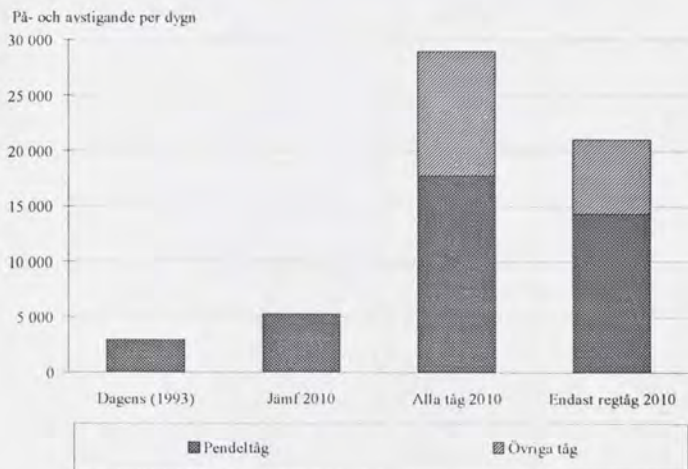


I dagens trafiknät (hösten 1995³) har pendeltågstationen Häggvik drygt 3 000 på- och avstigande resenärer per dygn (endast pendeltåget). Sollentuna centrum har knappt 13 000 på- och avstigande på pendeltåget per dygn. Sollentuna är den åttonde största pendeltågstationen i Stockholms regionen. Häggvik ligger på plats 30. Enligt prognoserna kommer antalet på- och avstigande på Häggvik att öka till drygt 5 000 (ökning med 80 procent) år 2010 i jämförelsealternativet och till nästan 30 000 på- och avstigande i utredningsalternativet där alla tåg inkl södergående fjärrtåg stannar i Stockholm Nord. Alternativet med endast regionaltåg ger ca 20 000 på- och avstigande på Stockholm Nord.

Sollentuna C kommer att få ca 18 000 på- och avstigande per dygn (ökning med 60 procent) som knappast kommer att ändras på grund de olika trafikeringsalternativ på Stockholm Nord.

³ SL:s trafikräkningar för pendeltåget hösten 1995

Figur 6: Antal på- och avstigande vid Häggvik/Stockholm Nord fördelade på de olika tågslag



5.5 Slutsatser

Stationen Stockholm Nord kan bli en viktigt bytespunkt för kollektivtrafik i Stockholms regionen. Restidsvinsterna för kollektivtrafikresenärer blir stora. Samtidigt leder den ökade exploateringen runt stationen till en ökning av resandet.

För att detta ska uppnås krävs att följande förutsättningar ska vara uppfyllda:

- Antalet bostäder och arbetsplatser i stationens närhet bör vara som skisserats i avtalet.
- Tågtrafikeringen bör för hela regionen utveckla sig enligt de förutsättningar som denna prognos baseras på; bäst blir det om alla tåg stannar vid stationen.
- Det anslutande bussnätet måste ha goda anslutningar till stora delar av den norra regionen.
- Utformningen av stationen ska underlätta byten. Varenda minskning av kraven på denna punkt har påverkan på resandet.
- Effektiva bytespunkter också på andra ställen längs eller i anslutning till tvärleden måste tillkomma, bl.a. i Barkarby och Åkersberga.

Kommittédirektiv



Dir. 1993:115

Förhandlare för station Stockholm nord

Dir. 1993:115

Beslut vid regeringssammanträde 1993-10-07

Chefen för Kommunikationsdepartementet, statsrådet Odell, anför.

Mitt förslag

Jag föreslår att en särskild utredare tillkallas med uppgift att förhandla och träffa avtal med berörda intressenter om finansiering av station Stockholm nord.

Bakgrund

På regeringens förslag beslutade riksdagen den 9 juni 1993 om investeringar i trafikens infrastruktur m.m. (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446). Under de kommande tio åren skall Banverket planera för investeringar av 32 miljarder kronor i järnvägens infrastruktur. Riksdagens beslut innebär bl.a. att Mälar- och Svealandsbanorna byggs färdigt och att Norra stambanan, Dalabanan och Ostkustbanan byggs ut och anpassas för snabbtåg. Med de utbyggnader som planeras finns goda möjligheter för såväl trafik med lokal- och regionaltåg som trafik med snabbtåg.

Under år 1992 genomförde Delegationen (K 1991:04) för infrastrukturinvesteringar en studie av de företagsekonomiska förutsättningarna att finansiera Arlandabanan med privat kapital. Delegationen redovisar liksom tidigare utredningar att hela projektet inte kan genomföras utan statliga medel. Delegationen har den 11 december 1992 inkommit med en skrivelse till regeringen. I skrivelsen föreslår delegationen att projektet genomförs som ett samfinansieringsprojekt mellan staten och ett privat konsortium.

Regeringen beslutade den 14 januari 1993 att i allt väsentligt ställa sig bakom delegationens förslag och uppdrog åt delegationen att, med förbehåll för regeringens godkännande, förhandla och träffa överenskommelse med lämpliga intressenter om utbyggnad av delen Rosersberg—Arlanda inkl. en station vid Stockholm-Arlanda flygplats.

Redan i dag pågår med statlig finansiering en utbyggnad av Norra stambanan från två till fyra spår mellan Stockholm och Rosersberg. Som en del i denna utbyggnad ingår planering av en ny station norr om Stockholms

centralstation. I januari 1990 presenterade Banverket en utredning med förslag till fyra alternativa placeringar av en sådan station, Ulriksdal, Sörentorp, Häggvik och Rotebro. Utredningen remissbehandlades under våren 1990 och därefter har arbetena fortsatt med inriktningen att stationen planeras med läge i direkt anslutning till järnvägens korsningspunkt med den planerade s.k. yttre tvärleden. På Norra stambanan mellan Stockholm och Rosersberg bedrivs i dag både lokal- och fjärtrafik. Vidare planeras trafik med regionaltåg och den s.k. Arlandapendeln mellan Stockholm och Arlanda. Kommunen har ansvaret för att i samråd med övriga berörda parter ta fram erforderliga detaljplaner för lokaliseringen av stationen.

I riksdagens beslut om investeringar i trafikens infrastruktur m.m. (prop. 1992/93:176, bet. 1992/93:TU35, rskr. 1992/93:446) förutsätts att berörda parter träffar avtal om finansiering av stationsanläggningar i Häggvik, Karlberg och Stockholms centralstation.

Uppdrag

Utbyggnaden av järnvägen mellan Stockholm och Rosersberg har nu kommit till ett sådant läge att beslut om station Stockholm nord snart måste fattas. Ett sådant beslut avser såväl den fysiska placeringen som finansieringen av stationen. Den fysiska placeringen beslutas ytterst genom att kommunen antar en detaljplan för stationen.

Utredaren skall, med utgångspunkt från att en station Stockholm nord kommer att betjäna olika intressenter, förhandla och träffa avtal om finansieringen av denna station. Härvid bör kontakt tas med bl.a. Banverket, Statens järnvägar, Vägverket, Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landsting, Sollentuna kommun, berörda fastighetsägare samt Delegationen (K 1991:04) för infrastrukturinvesteringar. Avtal skall träffas med förbehåll för regeringens godkännande.

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen be- myndigar chefen för Kommunikationsdepartementet

att tillkalla en särskild utredare — omfattad av kommittéförfordningen (1976:119) — med uppdrag att förhandla och träffa avtal med berörda intressenter om finansiering av station Stockholm nord,

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt utredaren.

Vidare hemställer jag att regeringen beslutar att kostnaderna skall belasta sjuätte huvudtitelns anslag A 2. Utredningar m.m. anslagsposten Övriga utredningar m.m.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Kommunikationsdepartementet)

Bilaga 2 Tidigare gjorda planer och programskisser för området

1991	Skiss till översiktsplan för område väster om stambanan mellan Sollentuna Centrum/ Häggvik inför eventuell utbyggnad av Station Nord, samrådshandling	Sollentuna kommun
1992-93	Detaljplan kv Stinsen, antagen	Sollentuna kommun, Arcona
1992-94	Detaljplaner Arlandabanan. antagna	Sollentuna k
1993	Programskiss Knutpunkt Häggvik	VBB/VIAK för ABB, Bonnier, Arcona, SJ
1993-94	Utredningar om stationsutformning m.m.	Förhandlingsgruppen
1993-95	Detaljplaner Häggviksleden, antagna	Sollentuna k
1993-	Detaljplan kv Trumman, pågående	Sollentuna k, Arcona
1994	Kv Stansen, utredningsskiss	Roman Wozniak för Bonnier
1994	Tolkning "allégatan"	SBK, Sollentuna kommun
1994	Programskiss, östra angöringen	Lennart Bergström Arkitekter för Sollentuna k.
1995	Översiktsstudie Häggvik	LB Arkitekter för Sollentuna k.
1995	Kommunplan, samrådsupplaga med fördjupning av området vid allégatan	Sollentuna kommun
1995	Planprogram och detaljplanearbete för Tackan och Taljan	Sollentuna k. FFNS för JM Bygg och Målar-tornet
1996	Stockholm Nord - Sollentuna. Program för planläggning	Nyréns, Temaplan, Scandiakonsult
1996	Stockholm Nord. Resandeprognoser	Transek

Bilaga 3 Hittills vidtagna genomförandeåtgärder

1993-96	Arlandabanan 4 spår genom området, pågående utbyggnad	Banverket
1993-95	Häggviksleden, tunnel under banan (utbyggd för 6 spår jämte perronger)	Banverket samt LT-medel
	Tunnel under banan för stationsentré och busspassage med angöring (6 spår och perronger)	Banverket samt LT-medel
1993-96	Häggviks pendeltågsstation, anpassad för Station Nord, pågående utbyggnad	Banverket för SJ/SL Sollentuna kommun
1993-94	Köpcentrum Stinsen öppnat i mars 1995	Arcona
1993-94	Första delen av "allégatan", färdig mars 1995	Arcona
1994-95	Fastighetsförvärv för utbyggnad av allégatan söder om Stinsen, exploateringsavtal för Stinsen och Stansen	Sollentuna kommun, enskilda fast.äg Arcona, Stråbruken
1996-	Häggviksleden	Vägverket

Sollentuna kommuns verksamhetsplan för åren 1996-98 innehåller medelsanvisning för en utbyggnad av allégatan m.m. genom hela programområdet genom en förskottering av planläggnings-, marklösen, och utbyggnadskostnader från kommunen, som ska täckas genom bidrag från byggrättsinnehavare inom programområdet.



Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

1. Den nya gymnasieskolan – hur går det? U.
2. Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. U.
3. Fritid i förändring.
Om kön och fördelning av fritidsresurser. C.
4. Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför regeringskonferensen 1996. UD.
5. Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första pelare inför regeringskonferensen 1996. UD.
6. Ett år med EU. Svenska statstjänstemäns erfarenheter av arbetet i EU. UD.
7. Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och säkerhetspolitik inför regeringskonferensen. UD.
8. Batterierna – en laddad fråga. M.
9. Om järnvägens trafikledning m.m. K.
10. Forskning för vår vardag. C.
11. EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för två- och trehjuliga motorfordon. K.
12. Kommuner och landsting med betalnings-svårigheter. Fi.
13. Offentlig djurskyddstillsyn. Jo.
14. Budgetlag – regeringens befogenheter på finansmaktens område. Fi.
15. Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte utvidgning. UD.
16. Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar, utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga rättigheter i EU. UD.
17. Bättre trafik med väginformatik. K.
18. Totalförsvarsskyldiga m95. Förslag om jobb/studier efter muck, bostadsbidrag, dagpenning, försäkringar. Fö.
19. Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs bedömningar inför regeringskonferensen 1996. UD.
20. Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. U.
21. Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. U.
22. Inflytande på riktigt – Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. U.
23. Kartläggning och analys av den offentliga sektorns upphandling av varor och tjänster med miljöpåverkan. N.
24. Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga EU-länders förslag och debatt inför regeringskonferensen 1996. UD.
25. Från massmedia till multimedia – att digitalisera svensk television. Ku.
26. Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. K.
27. En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. U.
28. Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. U.
29. Forskning och Pengar. U.
30. Borgenärsbrotten – en översyn av 11 kap. brottsbalken. Fi.
31. Aktiviteter och lagstiftning i samverkan + bilagedel. C.
32. Möss och människor. Exempel på bra IT-användning bland barn och ungdomar. SB.
33. Banverkets myndighetsroll m.m. K.
34. Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. A.
35. Kriminalunderrättelseregister
DNA-register. Ju.
36. Högskola i Malmö. U.
37. Sveriges medverkan i FN:s familjeår. S.
38. Nationalstadsparker. M.
39. Rapport från klimatdelegationen 1995.
Klimatrelaterad forskning. M.
40. Elektronisk dokumenthantering. Ju.
41. Statens maritima verksamhet. Fö.
42. Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament och offentlighet i EU. UD.
43. Jämställdheten i EU. Spelregler och verklighetsbilder. UD.
44. Översyn av skattelyktlagen.
Reformerat förhandsbesked. Fi.
45. Presumptionsregeln i expropriationslagen. Ju.
46. Enskilda vägar. K.
47. Cirkelsamhället. Studiecirklares betydelser för individ och lokalsamhälle. U.
48. Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing World. Swedish National Report for Habitat II. N.
49. Regler för handel med el. N.
50. Förbud mot vapen på allmän plats m.m. Ju.
51. Grundläggande drag i en ny arbetslöshetsförsäkring – alternativ och förslag. A.
52. Precisering av handelsändamålet i detaljplan. M.
53. Kalkning av sjöar och vattendrag. M.
54. Kooperativa möjligheter i storstadsområden. S.
55. Sverige, framtiden och mångfalden. A.
55. På väg mot egenföretagande. A.
55. Vägar in i Sverige. A.
56. Hälften vore nog – om kvinnor och män på 90-talets arbetsmarknad. A.
57. Pensionssamordning för svenskar i EU-tjänst. Fi.
58. Finansieringen av det civila försvaret. Fö.

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

59. Europapolitikens kunskapsgrund.
En principdiskussion utifrån
EU 96-kommitténs erfarenheter. UD.
60. Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och
utvidgningens effekter på den gemensamma
jordbrukspolitiken. UD.
61. Olika länder – olika takt. Om flexibel integration
och förhållandet mellan stora och små stater i EU.
UD.
62. EU, konsumenterna och maten
– Förväntningar och verklighet. Jo.
63. Medicinska undersökningar i arbetslivet. A.
64. Försäkringskassan Sverige – Översyn av
socialförsäkringens administration. S.
65. Administrationen av EU:s jordbrukspolitik
i Sverige. Jo.
66. Utvärderat personal. Ju.
67. Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader.
Fi.
68. Några folkbokföringsfrågor. Fi.
69. Kompetens och kapital + bilaga. N.
70. Samverkan mellan högskolan och näringslivet. N.
71. Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer
och landsbygd. In.
72. Rättspsykiatriskt forskningsregister. S.
73. Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 1 – An Assessment. M.
74. Swedish Nuclear Regulatory Activities.
Volume 2 – Descriptions. M.
75. Värden i folkhögskolevärlden. U.
76. EU:s regeringsskonferens – procedurer, aktörer,
formalia. Sammanfattning av ett seminarium i
april 1996. UD.
77. Utländska försäkringsgivare med verksamhet i
Sverige. Fi.
78. Elberedskapen. Organisation, ansvarsfördelning
och finansiering. N.
79. Översyn av revisionsreglerna. Fi.
80. Viktigt meddelande.
Radio och TV i Kris och Krig. Ku.
81. Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. Fi.
82. En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens
tillsynsmyndigheter. K.
83. Allmänt pensionssparande. S.
84. Ekobrottsforskning. Ju.
85. Egon Jönsson – en kartläggning av lokala sam-
verkansprojekt inom rehabiliteringsområdet. S.
86. Utvecklad samordning inom det civila försvaret
och fredsfrämjandet. Kartläggning,
överbåganden och förslag. Fö.
87. Tredimensionell fastighetsindelning. Ju.
88. Kameraövervakning. Ju.
89. Samverkan mellan högskolan och de små och
medelstora företagen. N.
90. Sammanhållt studiestöd. U.
91. Den privata vårdens omfattning och framtida
ersättningsformer – En översyn av de nationella
taxorna för läkare och sjukgymnaster. S.
92. IT i miljöarbetet. M.
93. Ny yrkestrafiklagstiftning. K.
94. Nationell teledresskatalog. K.
95. Botnibanan. K.
96. Strukturförändring och besparing.
En uppföljning av genomförda förändringar
inom försvarsmaktens ledningsorganisation. Fö.
97. Effektivare försvarsfastigheter!
Utvärdering av en reform. Fö.
98. Vem styr försvaret? Utvärdering av
effekterna av LEMO-reformen. Fö.
99. Avveckling med inläring. Erfarenheter från
LEMO-reformens avveckling av personal. Fö.
100. Ett nytt system för skattebetalningar. Del A.
Ett nytt system för skattebetalningar. Del B.
Författningsförslag, författningskommentarer
och bilagor. Fi.
101. Kärnavfall – teknik och platsval. KASAMs
yttrande över SKBs FUD-Program 95. M.
102. TUFF – Teckenspråksutbildning för föräldrar. U.
103. Miljöbalken. En skärpt och samordnad
miljölagstiftning för en hållbar utveckling.
Del I och 2. M.
104. Konsumentskydd på elmarknaden. C.
105. Att främja donationer till universitet
och högskolor. U.
106. EU och Sverige – från Kiruna till Malmö.
Sammanfattning av fyra regionala möten
1995-96. UD.
107. Union utan gränser – konsekvenser, möjligheter,
problem. Sammanfattning av ett seminarium i
november 1995. UD.
108. Konsumenterna och miljön. C.
109. Från åkerlotten till Paradis – ett delbetänkande
från Utredningen om universitetsfastigheter m.m.
angående överlåtelse och tomträttsupplåtelse av
vissa högskolefastigheter. Fi.
110. Inför ett Svenskt kulturnät – IT och framtiden
inom kulturområdet. Ku.
111. Bevakad övergång. Åldersgränser för unga upp
till 30 år. C.
112. Integrering av miljöhänsyn inom den statliga
förvaltningen. M.

Statens offentliga utredningar 1996

Kronologisk förteckning

- 113. En allmän och aktiv försäkring vid sjukdom och rehabilitering. Del 1 och 2. S.
- 114. En körkortsreform. K.
- 115. Barnkonventionen och utlänningslagen. S.
- 116. Artikel 6 i Europakonventionen och skatteutredningen. Fi.
- 117. Expertrapporter från Skatteväxlingskommittén. Fi.
- 118. Station Stockholm Nord. K.

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Statsrådsberedningen

Möss och människor. Exempel på bra
IT-användning bland barn och ungdomar. [32]

Justitiedepartementet

Kriminalunderrättelseregister
DNA-register. [35]
Elektronisk dokumenthantering. [40]
Presumptionsregeln i expropriationslagen. [45]
Förbud mot vapen på allmän plats m.m. [50]
Utvärderat personval. [66]
Ekobrottsforskning. [84]
Tredimensionell fastighetsindelning. [87]
Kameraövervakning. [88]

Utrikesdepartementet

Vem bestämmer vad? EU:s interna spelregler inför
regeringskonferensen 1996. [4]
Politikområden under lupp. Frågor om EU:s första
pelare inför regeringkonferensen 1996. [5]
Ett år med EU. Svenska statsjämstämans
erfarenheter av arbetet i EU. [6]
Av vitalt intresse. EU:s utrikes- och
säkerhetspolitik inför regeringkonferensen. [7]
Union för både öst och väst. Politiska, rättsliga
och ekonomiska aspekter av EU:s sjätte
utvidgning. [15]
Förankring och rättigheter. Om folkomröstningar,
utträdesrätt, medborgarskap och mänskliga
rättigheter i EU. [16]
Sverige, EU och framtiden. EU 96-kommitténs
bedömningar inför regeringkonferensen 1996. [19]
Från Maastricht till Turin. Bakgrund och övriga
EU-länders förslag och debatt inför
regeringskonferensen 1996. [24]
Demokrati och öppenhet. Om folkvalda parlament
och offentlighet i EU. [42]
Jämställdheten i EU. Spelregler och
verklighetsbilder. [43]
Europapolitikens kunskapsgrund.
En principdiskussion utifrån
EU 96-kommitténs erfarenheter. [59]
Miljö och jordbruk. Om EU:s miljöregler och
utvidgningens effekter på den gemensamma
jordbrukspolitik. [60]
Olika länder – olika takt. Om flexibel integration
och förhållandet mellan stora och små stater i EU.
[61]

EU:s konferenskonferens – procedurer, aktörer,
formalia. Sammanfattning av ett seminarium i
april 1996. [76]

EU och Sverige – från Kiruna till Malmö.
Sammanfattning av fyra regionala möten
1995-96. [106]

Union utan gränser – konsekvenser, möjligheter,
problem. Sammanfattning av ett seminarium i
november 1995. [107]

Försvarsdepartementet

Totalförsvarsskyldiga m95. Förslag om jobb/studier
efter muck, bostadsbidrag, dagpenning,
försäkringar. [18]
Statens maritima verksamhet. [41]
Finansieringen av det civila försvaret. [58]
Utvecklad samordning inom det civila försvaret
och fredsfrämjandet. Kartläggning,
överblick och förslag. [86]
Strukturförändring och besparing.
En uppföljning av genomförda förändringar
inom försvarsmaktens ledningsorganisation. [96]
Effektivare försvarsfasterheter!
Utvärdering av en reform. [97]
Vem styr försvaret? Utvärdering av
effekterna av LEMO-reformen. [98]
Avveckling med inläring. Erfarenheter från
LEMO-reformens avveckling av personal. [99]

Socialdepartementet

Sveriges medverkan i FN:s familjeår. [37]
Kooperativa möjligheter i storstadsområden. [54]
Försäkringskassan Sverige – Översyn av
socialförsäkringens administration. [64]
Rättsskyddskravet i forskningsregister. [72]
Allmänt pensionssparande. [83]
Egon Jönsson – en kartläggning av lokala
samverksamhetsprojekt inom rehabiliteringsområdet. [85]
Den privata vårdens omfattning och framtida
ersättningsformer – En översyn av de nationella
taxorna för läkare och sjukgymnaster. [91]
En allmän och aktiv försäkring vid sjukdom och
rehabilitering. Del 1 och 2. [113]
Barnkonventionen och utlänningslagen. [115]

Kommunikationsdepartementet

Om järnvägens trafikledning m.m. [9]
EU-mopeden. Ålders- och behörighetskrav för
två- och trehjuls motorfordon. [11]

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Bättre trafik med väginformatik. [17]
Ny kurs i trafikpolitiken + Bilagor. [26]
Banverkets myndighetsroll m.m. [33]
Enskilda vägar. [46]
En översyn av luft- sjö- och spårtrafikens tillsynsmyndigheter. [82]
Ny yrkestrafiklagstiftning. [93]
Nationell teledresskatalog. [94]
Botniabanan. [95]
En körkortsreform [114]
Station Stockholm Nord. [118]

Finansdepartementet

Kommuner och landsting med betalnings-svårigheter. [12]
Budgetlag – regeringens befogenheter på finansmaktens område. [14]
Borgenärsbrotten – en översyn av 11 kap. brottsbalken. [30]
Översyn av skatteflyktslagen.
Reformerat förhandsbesked. [44]
Pensionssamordning för svenskar i EU-tjänst. [57]
Medborgerlig insyn i kommunala entreprenader. [67]
Några folkbokföringsfrågor. [68]
Utländska försäkringsgivare med verksamhet i Sverige. [77]
Översyn av revisionsreglerna. [79]
Skydd för sparande i sparkasseverksamhet. [81]
Ett nytt system för skattebetalningar. Del A.
Ett nytt system för skattebetalningar. Del B.
Författningsförslag, författningskommentarer och bilagor. [100]
Från åkerlötter till Paradis – ett delbetänkande från Utredningen om universitetsfastigheter m.m. angående överlåtelse och tomtätsupplåtelse av vissa högskolefastigheter. [109]
Artikel 6 i Europakonventionen och skatteutredningen. [116]
Expertrapporter från Skatteväxlingskommittén. [117]

Utbildningsdepartementet

Den nya gymnasieskolan – hur går det? [1]
Samverkansmönster i svensk forskningsfinansiering. [2]
Samordnad rollfördelning inom teknisk forskning. [20]
Reform och förändring. Organisation och verksamhet vid universitet och högskolor efter 1993 års universitets- och högskolereform. [21]
Inflytande på riktigt – Om elevers rätt till inflytande, delaktighet och ansvar. [22]

En strategi för kunskapslyft och livslångt lärande. [27]
Det forskningspolitiska landskapet i Norden på 1990-talet. [28]
Forskning och Pengar. [29]
Högskola i Malmö. [36]
Cirkelsamhället. Studiecirkelns betydelser för individ och lokalsamhälle. [47]
Värden i folkhögskolevärlden. [75]
Sammanhållet studiestöd. [90]
TUFF – Teckenspråksutbildning för föräldrar. [102]
Att främja donationer till universitet och högskolor. [105]

Jordbruksdepartementet

Offentlig djurskyddstillsyn. [13]
EU, konsumenterna och maten
– Förväntningar och verklighet. [62]
Administrationn av EU:s jordbrukspolitik i Sverige. [65]

Arbetsmarknadsdepartementet

Aktiv arbetsmarknadspolitik + expertbilaga. [34]
Grundläggande drag i en ny arbetslöshetsförsäkring – alternativ och förslag. [51]
Sverige, framtiden och mångfalden. [55]
På väg mot egenföretagande. [55]
Vägar in i Sverige. [55]
Hälften vore nog – om kvinnor och män på 90-talets arbetsmarknad. [56]
Medicinska undersökningar i arbetslivet. [63]

Kulturdepartementet

Från massmedia till multimedia – att digitalisera svensk television. [25]
Viktigt meddelande.
Radio och TV i Kris och Krig. [80]
Inför ett Svenskt kulturnät – IT och framtiden inom kulturområdet. [110]

Näringsdepartementet

Kartläggning och analys av den offentliga sektorns upphandling av varor och tjänster med miljöpåverkan. [23]
Shaping Sustainable Homes in an Urbanizing World. Swedish National Report for Habitat II. [48]
Regler för handel med el. [49]
Kompetens och kapital + bilaga. [69]
Samverkan mellan högskolan och näringslivet. [70]
Elberedskapen. Organisation, ansvarsfördelning och finansiering. [78]

Statens offentliga utredningar 1996

Systematisk förteckning

Samverkan mellan högskolan och de små och medelstora företagen. [89]

Civildepartementet

Fritid i förändring.

Om kön och fördelning av fritidsresurser. [3]

Forskning för vår vardag. [10]

Attityder och lagstiftning i samverkan
+ bilagedel. [31]

Konsumentskydd på elmarknaden. [104]

Konsumenterna och miljön. [108]

Bevakad övergång. Åldersgränser för unga upp till
30 år. [111]

Inrikesdepartementet

Lokal demokrati och delaktighet i Sveriges städer och
landsbygd. [71]

Miljödepartementet

Batterierna – en laddad fråga. [8]

Nationalstadsparker. [38]

Rapport från klimatdelegationen 1995.

Klimatrelaterad forskning. [39]

Precisering av handelsändamålet i detaljplan. [52]

Kalkning av sjöar och vattendrag [53]

Swedish Nuclear Regulatory Activities.

Volume 1 – An Assessment. [73]

Swedish Nuclear Regulatory Activities.

Volume 2 – Descriptions. [74]

IT i miljöarbetet. [92]

Kärnavfall – teknik och platsval. KASAMs
yttrande över SKBs FUD-Program 95. [101]

Miljöbalken. En skärpt och samordnad
miljölagstiftning för en hållbar utveckling.

Del 1 och 2. [103]

Integrering av miljöhänsyn inom den statliga
förvaltningen. [112]

FRITZES

POSTADRESS: 106 47 STOCKHOLM
FAX: 08-20 50 21, TELEFON: 08-690 91 90

ISBN 91-38-20337-5
ISSN 0375-250X