

Roslagsbanan till City

Yttrande över Underlag för samråd jan – feb 2021

Yttrandet i några få meningar

Även om det inte framgår med svart/vit tydlighet, så förefaller det som om utredarna missat eller grovt underskattat de resanden som har Östra station som målpunkt.

Yttrandet visar att detta helt ändrar spelplanen och ger förslag på alternativa åtgärder vare sig man helt ändrar inriktning eller väljer mindre justeringar

Yttrandet belyser att utredningen inte tagit hänsyn till att olika kollektivtrafiklösningar ger olika miljöpåverkan och visar på lösningar

Yttrandet visar vidare att alternativet T-banans förlängning norrut har bedömts på ett snedvridande sätt och visar på lösningar

Olika transportlösningar sedda i ett helikopterperspektiv

Analyserna skall ta hänsyn till miljöeffekter. De gör det genom att fokusera på restidsvinster med kollektivtrafik kopplat till antagandet att ju kortare tid en kollektiv resa tar relativt bilen, desto färre väljer bilen och därmed får vi en bättre miljö.

Logiken stämmer bra om vi bara ser till minskad bilism. Men det finns också andra miljöeffekter.

Ur ett miljöperspektiv kan de olika transportlösningarna placeras i nedanstående prioritetsordning:

1. Tunnelbana
2. Markgående tåg
3. Buss
4. Bil

Därtill kommer cykel, men då cykeln inte är ett tillgängligt alternativ för unga, gamla och personer med handikapp inklusive mycket små sådana, så utelämnar vi cykeln i denna analys.

Relativt tunnelbanan har markgående tåg följande nackdelar:

1. Buller
2. Barriäreffekter
3. Fler dödsolyckor (nollvision gäller även för rälsbunden trafik)
4. Lägre driftsäkerhet
 - a. Klarar inte kraftiga snöfall och nedisning
 - b. Klarar inte höstens löv
 - c. Klarar inte den mest extrema sommarhettan (Rälen kan böja ut)
 - d. Väderutsatta signalsystem med kortare tid mellan fel.
5. Tar mer mark i anspråk

Studerar vi i stället de olika transportlösningarna utifrån vilket resandeunderlag de kräver för rimlig ekonomi, så får vi samma ordningsföljd:



1. Tunnelbana
2. Markgående tåg
3. Buss
4. Bil

Det vore t.ex. ekonomiskt orimligt att av miljöskäl dra tunnelbanan vidare till Norrtälje.

Kombinerar vi dessa två analyser, dvs relativ miljövänlighet och krav på resandeunderlag, så finner vi att:

Tunnelbanan passar bra i och nära de stora städerna där befolkningsunderlaget är stort nog och ett markgående tåg skulle störa många människor samt ta dyr mark i anspråk.

Markgående tåg passar bra i de stora städernas yttre kranskommuner där befolkningsunderlaget är någorlunda stort, järnvägen förgrenat sig och därmed har mindre trafik, markpriset är lägre och en glesare byggnation möjliggör avstånd mellan järnväg och bebyggelse. De markgående tågen har här fördelen att det är mycket billigare att förlänga sträckningen när staden växer än vad det skulle ha varit med tunnelbana. Närmare storstäderna blir det allt mindre acceptabelt med marktåg av miljöskäl. Likt situationen med bilismen krävs här lösningar som är mer långsiktigt hållbara.

De gjorda analyserna i främst [Ref 1] 2014 års utredning inför sverigeförhandlingarna visar tydligt hur konkurrenskraftig bussen är relativt andra färdmedel på längre sträckor såsom framförallt Norrtälje, men även Rimbo.

Bilen, som är en livsnödvändighet i glesbygd, blir med storstadens tillväxt allt orimligare som pendlingsfordon till city. Vi är på en långsam, men nödvändig, väg mot förbud men ännu räcker system som trängselskatt och satsning på attraktiv kollektivtrafik. Hela utredningen om effektivare järnväg för Nordostsektorn andas en kamp för att kunna konkurrera ut den oönskade bilen.

Tillämpning på Norrort

Inte förvånande, med hänsyn till ovanstående stycke, så visar remissvaren [Ref 2] från förstudien 2008 att:

De yttre kranskommunerna Österåker, Vallentuna och även Täby lovordar det markgående tåget och påpekar att det har flexibiliteten att kunna byggas ut, medan Solna, som likt Danderyd ligger närmare Stockholm påpekar att marktåg ger störande barriäreffekter och rekommenderar i stället en satsning på delvis tvärgående tunnelbanelinjer. I Danderyd klagas det allt mer på Roslagsbanans buller och barriäreffekt, vilket inte minst framkom vid samrådet inför upprustningen av Roslagsbanan. Det finns inte utrymme för att öka trafiken.

Man tycks helt ha bortsett från bullerstörningarna ifrån den rälsbundna trafiken för boendemiljön i hela Norrort, men närmare Stockholm ökar problemen.

Vi tror att det är inte bara är klokt, utan även nödvändigt att följa den enkla logiken ovan. Det skulle betyda en kombination av tunnelbana och befintligt markgående tåg, dvs Roslagsbanan, där tunnelbanan trafikerar de tätbebyggda kommunerna närmast innerstaden och det markgående tåget trafikerar ytterområdena. De bör kombineras på så sätt att byte från markbundna tåg till tunnelbana sker tidseffektivt direkt över perrong på valda stationer, gärna två valfria ställen för att öka flexibilitet och minska trängsel och stress.

Målpunkt Östra station

Östra station är likt Odenplan en viktig knutpunkt. Här går många busslinjer. Östra har tät bussförbindelse med Norrtälje. Universitetsområdet har vuxit och växer snabbt. KTH utgör nu en mindre del. Det är viktigt att studerande och förvärvsarbetande prognoserat till år 2030 tas med i arbetsplatsmodellen. Utöver universitetsområdet finns stora arbetsplatser såsom Sofiahemmet och FMV och därtill hela Östermalm. Många anställda har valt att bo i kommunerna norr om staden på grund av de goda kommunikationerna med Roslagsbanan. Försvinner Östra Station så krasas en bit av livspusslet med markant ökade restider. För närvarande byggs ett stort studentbostadsområde vid Roslagsbanan i Roslags Näsby, placerat där för den korta restiden till Östra.

Vi saknar en utförlig redovisning av resandeströmmar i underlagsmaterialet. Men ur [ref 1] 2014 års samrådsversion sid 152 kan man få fram att det under maxtimmen är 1600 personer som har Östra station som målpunkt mot 2.900 för T-Centralen i ett scenario där Roslagsbanan förlängs från Östra station till T-Centralen. Denna fördelning stämmer väl med upplevelser på plats.

Enligt [ref 2, sid 15] har i utredningsmaterialet tidsvinsten till T-Centralen med förlängda dragningen av Roslagsbanan beräknats till allt mellan 4 och 13 minuter. Med så olika uppfattningar väljer vi istället att tala om relativa tider.

Sätt tiden för byte från Roslagsbanan till Röd linje vid Östra till 1 tidsenhet. Under rusningstimmen förlorar 2900 resenärer till Centralen tillsammans 2900 tidsenheter på bytet vid Östra.

Grundat på lång erfarenhet av att byta mellan Roslagsbana och T-röd vid såväl Universitetet som Östra uppskattas att det tar $2\frac{1}{2}$ gång så lång tid att behöva byta från Roslagsbanan vid Universitetet såsom blir nödvändigt om Östra läggs ner. 1600 resenärer förlorar vardera $2\frac{1}{2}$ tidsenhet, vilket ger totalt 4000 tidsenheter.

Sålunda: Tidsförlusten för nedläggning av Östra är större än tidsvinsten för en förlängning till T-Centralen!!

Den extra tidsvinsten med stationen vid Odenplan är svårkalkylerad och kräver ett eget forskningsprojekt, men kan knappast väga upp sträckningsalternativet till vare sig att bli det bästa alternativet eller något som är värt över 8 mdr.

Hur ska resenärer som har Östra station som målpunkt ta sig dit om Östra läggs ned? Om 1600 resenärer skall gå på fulla tåg vid universitetet så skapas en extrem trängsel och en flaskhals på T-röds linje. När dessa resenärer sedan skall gå av redan vid nästa hållplats, så skapas en ny trängselsituation och en stor irritation från såväl övriga resenärer som de som skall till Östra.

Utöver detta så är Roslagsbanan inte konstruerad för att gå i tunnel. Strömbygeln på taket kräver en mycket hög och därmed dyr tunnel, mycket dyrare än motsvarande tunnel för tunnelbana.

Med anledning av detta kommer vi här med två förslag, varav ett innebär en radikal projektförändring och ett innebär en mindre projektförändring:

Den radikala projektförändringen

Utredningarnas kanske största styrka är att de har pekat på den extrema betydelsen av korta, eller helst, obefintliga bytestider. Låt oss därför fokusera på dessa!

Vi har idag redan en tågtunnel mellan T-Centralen och Tekniska Högskolan som med rätt signalsystem inte har nått sitt kapacitetstak. Då är det bortkastat att kosta på en ny tunnel. Bytestiden mellan Roslagsbana och T-röd måste dock minimeras till det yttersta. Endast byte direkt över perrong är bra nog! Därför föreslås att Östra Station förläggs under mark och byggs samman med station KTH, så att

byte över perrong medges. Till år 2030 bör det även vara möjligt att utveckla ett signal- och styrsystem som medger tidsmatchning mellan tågen så att väntetiden elimineras. Investeringar i intelligent trafikstyrning är nästan undantagslöst samhällsekonomiskt lönsamma. Vi är inte experter på kostnadskalkyler, men låt oss anta att detta, utfört på ett fullgott sätt, kostar 1,2 miljarder kr. Jämfört med Roslagsbanan till City för 8,2 mdr har vi då 7 miljarder kr över till andra åtgärder.

I en lägesrapport från 2016 [Ref 3] som låg till grund för Sverigeförhandlingen finns ett spårförslag som hängt med förhållandevis länge i konkurrensen. T-röd förlängs i tunnel norrut från Mörby C till Täby C via Rinkeby i Danderyd och Roslags Näsby. Som visas i ett senare avsnitt kan man ifrågasätta hur detta förslag har utvärderats. Vi menar att det borde förtjäna en mer positiv bedömning. I 2016 års rapport beräknas kostnaden för denna tunnelförlängning till 7,3 mdr. Budgeten räcker därför nästan för en tunnelbana till Täby, men goda prutningsmöjligheter finns. Tunnelbanan behöver i nuvarande etapp bara dras till Roslags Näsby och där skapa en god knutpunkt mellan Roslagsbana och T-röd och förberedas för en framtida förlängning. Stationen i Rinkeby kan också strykas. Resandeunderlaget där är lågt och utan denna station går det att hålla en högre medelhastighet.

I stället för att förlänga Roslagsbanan till T-centralen förlängs röda linjens tunnelbana till Täby C i denna radikala projektförändring. Förslaget innebär inte bara att Östra station blir kvar utan har även andra fördelar, som förtydligas i ett avsnitt nedan.

Den mindre projektförändringen

En förutsättning för att alternativet med Roslagsbana till Universitetet-Odenplan-T-Centralen skall ge en rimlig tidsvinst och därmed närma sig samhällsekonomisk lönsamhet är att Östra/KTH-området kan nås utan stora tidsförluster. Utan detta faller förslaget på sin orimlighet. I [Ref 4] Roslagsbanans förlängning till city 2019-10-15. diskuteras lösningar.

Det konstateras att det finns två alternativ för att minska bytestiden från Roslagsbana till T-röd för att nå Östra/KTH-området. Det ena är vid Danderyds Sjukhus/Mörby Roslagsbanestation och det andra vid Universitetet.

För att nå en så kort omstigningstid att Roslagsbanan till City fortfarande kan te sig attraktivt krävs i det närmaste omstigning över perrong och därmed att Roslagsbanan dras om så att den kommer under jord och intill T-banan. Detta går inte att ordna vid universitetet, då området är klassat som Nationalpark. Däremot finns det för området vid Mörby ett förslag från Danderyds kommun benämnt "Knutpunkt Danderyd" där Roslagsbanan dras om till att gå intill Danderyds Sjukhus. Se vidare [Ref 4]. Danderyds Sjukhus utgör redan en viktig knutpunkt mellan T-bana och bussar såväl norr- som västerut.

Kostnaderna för denna sannolikt stora fördyring är inte inkluderade i Sverigeförhandlingen, men måste inkluderas om Roslagsbanan till City skall bli ett rimligt alternativ.

När 1600 resenärer under morgonrusningstimmen skall åka med T-röd från Danderyds Sjukhus till Tekniska Högskolan uppstår en ny flaskhals i systemet. Flera möjligheter finns för att hantera denna, men de måste utvärderas, planeras, kostnadsberäknas och inkluderas i projektplanen. Här visas ett exempel på lösning. Flera alternativ finns.

Perrongerna vid Danderyds Sjukhus, Universitetet och Tekniska Högskolan förlängs så att de klarar ytterligare två vagnar på tunnelbanetåget. Dessa två vagnar skall bara vara möjliga att nå från dessa tre stationer. Med kamerasystem kontrolleras att alla stiger av vid ändstationen.

Den mindre projektförändringen medför betydande merkostnader som inte är inkluderade i kalkylerna för Roslagsbanan till City.

Förlängd tunnelbana norrut

I [Ref 3] behandlas en förlängd tunnel norrut. I rapporten står det: "Alternativet kommer i huvudsak att påverka resande och tillgänglighet för de som bor eller arbetar inom gångavstånd till de nya stationerna". En så grov missuppfattning antyder att förvaltningen har felbedömt och undervärderat värdet av en förlängning av tunnelbanan norrut. Värdet ligger inte främst för de som bor intill stationerna. Utan för alla norr därom genom fler effektiva knutpunkter som ger snabbare väg till måldestinationen inklusive de som skall till T-Centralen. Och för alla söder därom minskas problemen med Roslagsbanans buller, barriäreffekt och trängsel. Oron har varit stor för vad den intensiva nybyggnationen i Nordostsektorn skall medföra för Roslagsbanan i dessa avseenden.

Alternativet ses av oss i kombination med en integrering av stationerna Östra station och Tekniska Högskolan enligt ovan. Med en bytesstation i Roslags Näsby medges byte mellan Roslagsbana och Tunnelbana på två ställen för samtliga resenärer norr om Roslags Näsby, inklusive de som kommer med buss till knutpunkterna Täby C och Arninge. Detta ger t.ex. också tillgänglighet till Knutpunkt Danderyd vid Danderyds Sjukhus för t.ex. färd västerut. I likhet med vad som förordas i alternativ Roslagsbana till City bedömer vi att två effektiva bytesplatser – i det här fallet Roslags Näsby och Östra - minskar trängsel och stress samt ökar flexibiliteten.

I [Ref 5] har ett gäng idealister sammanställt vad som diskuterats på en mångfald lokala facebookgrupper i Norrort om Roslagsbanans förlängning. De dominerande åsikterna i diskussionerna är att man hellre ser en förlängning norrut än söderut samt att många inte är attraherade av trängseln, stressen och otryggheten på Odenplan och T-Centralen och därför vill undvika dessa ställen. Med alternativet Förlängd tunnelbana norrut slipper man det och kan mer rofyllt ta sig till lugna delar av Stockholm. Den marginellt längre restiden med tunnelbanan, som är långsammare än Roslagsbanan, uppvägs för många mer än väl av att slippa trängseln i City.

Alternativet med förlängd tunnelbana norrut ligger i bättre samklang med miljömålen enligt första avsnittet i denna skrivelse. Roslagsbanan avlastas av den mer miljöanpassade tunnelbanan, vilket minskar Roslagsbanans negativa miljöpåverkan, som kan ha lägre turtäthet toppfart.

I kombination med ombyggnad av Östra till ett läge under jord frigörs fortfarande marken vid Östra för bostäder (gärna studentbostäder).

Med kombinationen Omstigning över perrong mellan Roslagsbana och T-röd vid Östra och förlängd tunnelbana norrut får vi lika goda tidsvinster för resenärerna och minskad negativ miljöpåverkan av Roslagsbanan jämfört med förlängningen av Roslagsbanan till City. Detta till en oförändrad eller lägre investeringskostnad och utan att tvinga alla att åka till City med dess trängsel.

Övrigt

Troligen förstår ni redan att vi från Danderyds sida starkt ogillar om stationerna Bråvallavägen och Stocksund läggs ner.

Marken som frigörs vid Östra station lämpar sig för bostäder och det vägde sannolikt tungt till fördel för Roslagsbanealternativet i Sverigeförhandlingen. Men det går, som vi har visat, att uppnå med både Roslagsbanan till City och tunnelbanan till Täby.

I [Ref 1] anges kostnaden för att förlänga Roslagsbanan i tunnel från Östra station till Odenplan till 5,6 mdr kr. I olika generationer av analysen anges investeringskostnaden för Roslagsbanan till City med en tunnel hela vägen från Universitetet via Odenplan till T-Centralen med stationer på två ställen till 6,5, 7,1 respektive 8,2 mdr kr. Merkostnaden relativt tunnel från Östra till Odenplan förefaller för låg, varför vi rekommenderar en opartisk och kompetent granskning av den ekonomiska kalkylen.

Även efter den upprustning av Roslagsbanan som skett under de allra senaste åren, så återstår flera plankorsningar med annan trafik där det har förekommit dödsolyckor. Om Roslagsbanan till City förverkligas bör samtliga sådana övergångar bli planfria och kostnaden inkluderas i kalkylen.

På kort sikt, innan signalsystemet vid getingmidjan utvecklats, bör man utreda om det går att öka kapaciteten på T-röd genom att köra vissa tåg så att de vänder innan getingmidjan.

Vi vädjar att ni vid tunnelbygget skyddar grundvattnet så långt uppdraget och tekniken medger. Rubbningar i lokala och globala vattenbalanser är ett accelererande problem, som vi måste lära oss ta på större allvar.

Framtid

Oavsett om man bor i Nordost sektorn, i Stockholm eller någon annan stans, så behövs en effektiv tvärlänk mellan knutpunkterna Östra och Odenplan och därmed även mellan röda och gröna linjen. Ett förhållandevis billigt sätt skulle kunna vara en enspårig tunnelbana med ett enda tåg, som gick i skytteltrafik mellan de bägge stationerna.

Sammanfattning

Detta yttrande visar att alternativet Roslagsbana till City inte ger stora tidsvinster och därmed inte är ens i närheten av samhällsekonomisk lönsamhet i sin nuvarande form. Vi visar att det finns stora kostnadsposter som inte är inräknade i kalkylen. Alternativet uppfyller heller inte tillräckligt god klass vad avser hållbar miljö.

I yttrandet förordas en kombination av att Östra station byggs om till ett läge under jord med möjlighet till omstigning över perrong till T-röd vid Tekniska Högskolan och en förlängning av T-röd till Roslags Näsby eller längre (Täby C och kanske i framtiden Arninge). På sikt vill vi se en enspårig tunnelbaneskyttel mellan Östra och Odenplan.

Referenser

- [1] Trafikförvaltningen. Dnr TN-1211-0263; Åtgärdsvals- och idéstudie av regional kapacitetsstark kollektivtrafik till Nordostsektorn i Stockholms län. Samrådsversion. 2014-02-03
- [2] Banverket. Dnr F08-7732/SA20; Förstudie Stockholm-Norrälje, Spårbunden kollektivtrafik i Stockholm Nordost. Samrådsredogörelse. 12/2008
- [3] Stockholms läns landsting. Utredning av storstadsåtgärder i Sverigeförhandlingen. Lägesrapport om alternativen i förhandlingen 23 mars 2016.
- [4] Trafikförvaltningen. Ärende 2015-0497; Roslagsbanans förlängning till city. PM 2019-10-15.
- [5] <https://stockholmsostra.se>

Danderyd den 30 januari 2021

Danderyds Villaägareförening



Lars Avellán
Vice Ordförande
lars.avellan@telia.com



Anita Enflo
Ordförande
anita.enflo@gmail.com