

Till: registrator.tf@sll.se

Re: TN 2020-0641 Tidigt samråd RBC

2021-02-04

Samrådsyttrande om Roslagsbanans förlängning till City¹ från villaägarföreningarna i Danderyd och Danderydsbor mot buller

Detta yttrande pekar på att satsningen på förlängning av Roslagsbanan till City är mindre lönsamt från samhällsekonomisk synpunkt än alternativet förlängning av röda linjen till Täby C. Därmed bör beslutet omprövas med hänsyn till riksdagens riktlinjer för investeringar i trafikinfrastruktur. Röd linje till Täby bör väljas i stället.

Samrådet ska ge synpunkter på det samrådsmaterial som hittills tagits fram. Det material som redovisas i nedanstående länk är dock minst sagt magert som underlag. Det är också oklart vad Trafikförvaltningen förväntar sig synpunkter på.

I det följande ska jag granska det grundläggande valet av spårförbindelse i Nordost. Avslutningsvis tar jag upp behovet av förstärkningsåtgärder av den befintliga Roslagsbanan genom Danderyd.

Beslutet att förlänga Roslagsbanan till City är redan fattat. Men detta beslut kan rimligtvis inte gälla ***oavsett vad projektet kommer att kosta och oavsett vilken nytta det är förenat med.*** Och det senare, den förväntade lönsamheten, kan ju revideras genom det fortsatta utredandet och tillkommande åtgärdsbehov. Det finns därför anledning att än en gång – *och kontinuerligt* - granska det grundläggande valet av spårförbindelse mellan Stockholm Nordost och Stockholm City. Oavsett hur mycket som redan lagts ned på det valda alternativet, så är det den förväntade avkastningen på *framtida* investeringar som ska avgöra vilket alternativ man väljer. *Sunk costs are sunk.* De är irrelevanta.

I Sverigeförhandlingen kokade valet av spårförbindelse i slutändan ner till två alternativ: förlängning av t-banans röda linje från Mörby C till Täby C (en sträckning som planerades för redan på 1970-talet) och förlängning av Roslagsbanan (RB) från Universitetet till T-centralen via Odenplan. Det senare alternativet innebär att man lägger ned Östra station. Det innebär också att en smalspårig järnväg från 1800-talet blir huvudsaklig spårförbindelse mellan det kraftigt expanderande Nordost och Stockholms stad.

¹ Se <https://www.sll.se/verksamhet/kollektivtrafik/aktuella-projekt/Roslagsbanan/roslagsbanan-till-city/nyheter-rbc/2020/12/tidigt-samrad-rbc/>

Beslutet att satsa på förlängning av RB till City i stället för förlängning av röda linjen togs i Sverigeförhandlingen genom ramavtal 6. Det föregicks inte av ett samråd med berörda parter, särskilt inte med Danderyd. Det var ett politiskt beslut som fattades efter några mycket preliminära utredningar i vilka alternativet RB till City ställdes mot alternativet förlängning av röda linjens t-bana till Täby. Se rapporten "Utredning av storstadsåtgärder i Sverigeförhandlingen Lägesrapport om alternativen i förhandlingsfasen 23 mars 2016". Rapporten betecknar de presenterade resultaten som mycket preliminära eftersom utredningen sägs vara i ett tidigt stadium. Om det gjorts fördjupade studier av de båda alternativen sedan dess vore det värdefullt att få ta del av dem.

Fel att satsa på förlängd RB i stället för förlängd t-bana

1) Kostnaderna för RB till City riskerar bli mycket högre än alternativet förlängd t-bana (röda linjen).

Enl. 2016 års utredning av alternativen var den förväntade investeringskostnaden för t-banealternativet 7,2 mdr kr och för RB-alternativet 8,2 mdr kr, vilket bara kan utläsas indirekt av tabell på s. 20 i ovannämnda lägesrapport. T-banealternativet innebär ett tunnelspår på 6,2 km från Mörby C till Täby C. Ett okomplicerat bygge i berggrund. RB-alternativet innebär ett tunnelspår på 3,5 km, som ska gå under Norra länken och under röda linjens t-bana och till sist hamna under Citybanan vid T-centralen. RB-bygget kräver en mycket högre tunnel eftersom RBs strömförsörjning kommer från ca x m ovanför spåret. Byggandet av en tunnel djupt under centrala Stockholm torde vara mer komplicerat och svårbedömt än en förlängning i berggrund i förort. Siffrorna som har presenterats hittills i olika utredningar har också svajat betänkligt. **Följaktligen är det högst sannolikt att kostnaden för tunnelbygget till City kraftigt underskattas!** Det är tyvärr det vanliga i investeringskalkyler för infrastruktur...

En annan osäkerhet gäller vad kostnaderna är för att utrusta den befintliga RB sträckningen för en kraftigt utökad trafik. Det gäller såväl säkerhet och planskilda korsningar som riksintressen och miljöhänsyn. De kostnaderna fanns inte med i nämnda utredning 2016.

2) Nyttan av RB till City riskerar bli väsentligt mindre än beräknat.

Restidsvinsterna är det som sägs avgöra valet till Roslagsbanans fördel. Förlängningen av RB till City beräknas i 2016 års rapport ge större restidsvinster än t-bana till Täby. Skälet är att resenärerna från Nordost inte behöver byta till t-bana för att komma till Centralen. T-bana till Täby tillför inte så mycket resenärsnytta, eftersom det främst är resande från Täby C och Roslags Näsby som kommer gynnas av att komma direkt in i City. Övriga nordostbor kommer att behöva byta från RB till t-bana, antingen i Roslags Näsby eller vid Östra station.

Två invändningar kan göras mot kalkylen. För det första är det oklart hur man tar hänsyn till den stora mängd passagerare som förlorar på att RB inte går till Östra station. För det andra misstänker jag att man underskattar den andel resenärer som reser från Täby C och Roslags

Näsby. Den är ansevärd redan idag och kommer bli ännu större i framtiden med den kraftigt ökade bebyggelsen kring Täby C. För många av dessa resenärer torde alternativet t-bana direkt till City te sig mest attraktivt, inte minst om deras målpunkt inte är Centralen utan längre söderut på röda linjen. Jag efterlyser en tabell som visar hur många resenärer på Roslagsbanan som kommer från olika kommuner och vart de reser.

Utan ett tydligt sifferunderlag som visar på motsatsen drar jag slutsatsen att restidsvinsterna till förmån för RB-alternativet är kraftigt överdrivna. Därmed framstår förlängning av t-banan till Täby som det tveklöst mest lönsamma alternativet.

3) Kapacitetsfrågor

T-banan har rimligtvis en större kapacitet än den smalspåriga Roslagsbanan. Den har också fördelen att vara kompatibel med hela t-banenätet, vilket ger många fördelar (t ex a när det gäller vagnpark och underhåll), inte minst som en framtidssatsning. Dock finns i underlaget (det vi haft tillgång till) ingen redovisning av kapacitetsskillnader mellan de analyserade alternativen. Det borde redovisas! Däremot görs antagandet att RB kommer trafikeras var 2,5e min under högtrafik medan röda linjen trafikeras var 5:e min. Om SL någonsin lyckas få till det sedan länge utlovade nya signalsystemet på röda linjen kommer kapaciteten att fördubblas, vilket betyder att det finns en mycket större potentiell kapacitet på röda linjen. Det borde finnas med i planeringen.

Frågan om kapacitetsskillnader är inte besvarad. Vi misstänker att t-banan på sikt är mer kapacitetsstark.

4) Detaljer

Frågan är om det finns ett behov av en t-banestation i norra Danderyd med tanke på att ingen ytterligare bebyggelse är planerad där. Vidare finns en ca 470 m lång tunnel byggd efter Mörby C, som kom till när man trodde att t-banan skulle fortsätta till Täby C. Korrigering för båda dessa detaljer borde minska den beräknade investeringskostnaden för t-banealternativet. Den viktigaste t-banestationen i Täby är Roslags Näsby eftersom det är där som Roslagsbanan delar på sig. Stationen i Täby C är främst motiverad av den bostadsbebyggelse som sker i området och det passagerarunderlag som borde finnas på det gigantiska köpcentret.

5) Miljöaspekter

Miljöeffekter beaktas mycket ofullständigt i beslutsunderlaget. Det görs endast genom att restidsvinster antas leda till ökat kollektivresande vilket ses som positivt för miljön. Men kollektivresande kan också ge upphov till negativa miljöeffekter, såsom buller och barriäreffekter, och dessa beaktas inte alls.

Miljön är däremot av synnerlig vikt för Danderyd. Danderyd är en av de tätast bebyggda kommunerna i Sverige. Trots det fick kommunen ingen röst i Sverigeförhandlingarna. Skälet är att Danderyd, till skillnad från övriga nordostkommuner, är färdigbyggt och därför inte kunde utlova byggande av nya bostäder. Vi är också en relativt (Täby) liten kommun. Men på grund av sitt läge nära Stockholm är Danderyd hårt drabbad av en miljöförstörande genomfartstrafik. Trafiken på E18 lägger en bullermatta över en stor del av kommunen samt orsakar farlig luftförorening (partiklar och avgaser) – inte minst intill flera av kommunens skolor. Till det kommer den bullermatta som skapas av Roslagsbanans framfart mitt i villasamhället, tätt intill villor och villatomter, naturreservat och skolor. Och till det kommer alla lokalvägar som utnyttjas för genomfartstrafik (Enebybergsvägen, Edsviksvägen, Djurholmsvägen).

Täbybor som tackat nej till t-bana (folkomröstning 1980) väljer att köra bil till t-bana i Mörby, tar RB, buss eller bil hela vägen in till stan.

T-bana till Täby skulle minska denna miljöfarliga genomfartstrafik. Den skulle avlasta Roslagsbanan, som utan t-bana förväntas ha 1-minutsintervall mellan tågpassager rakt igenom ett villasamhälle, den skulle minska behovet av såväl buss- som privatbilstrafik på E18 liksom på lokalvägarna. Miljövinsten för Danderyd borde åsättas ett värde.

En annan miljöaspekt är den barriär som tåg ovan mark skapar. Roslagsbanans dragning genom Danderyd skapar en barriär genom hela kommunen. Den är dessutom farlig. Dödsolyckorna på spåren är många. Den allt tätare trafiken försvårar också framkomligheten i kommunen. Plankorsningen på Danderydsvägen, en av de viktigaste vägarna genom kommunen, försvårar för såväl bilar och bussar som utryckningsfordon.

Danderyd bär miljökostnaden av den omfattande – och starkt växande – genomfartstrafiken från övriga Nordost. Är inte det något som borde vägas in i en statlig infrastruktursatsning?!

Borde inte politiker och trafikplanerare inse det absurda i att som framtidsatsning på 2000-talet välja ett tåg som varje minut i hög fart rusar igenom ett bostadsområde, tätt intill människors trädgårdar, i stället för att leda trafiken under jord?

6) Slutsatser

Enligt riksdagens riktlinjer för investeringar i trafikinfrastruktur ska det samhällsekonomiskt mest lönsamma alternativet väljas. Det förutsätter en noggrann analys av olika alternativ. Det har inte gjorts, i varje fall inte redovisats och granskats, i det här fallet. Mycket pekar på att röd t-bana till Täby är mer lönsamt än det valda alternativet RB till City. **Vi förväntar oss att projektet omprövas kontinuerligt i takt med att ny information kommer fram och projektets förväntade lönsamhet behöver revideras.**

Risken är annars att RB-tunneln till City kommer att bli som Hallandsåsen, ett prestigeprojekt som redan på planeringsstadiet inte var samhällsekonomiskt lönsamt och som i slutändan kom att kosta 10 gånger mer än ursprungligen projekterat. Ett minimikrav är att SL

presenterar en väsentligt noggrannare analys av såväl kostnader som intäkter av projektet. Det är ett ansvar mot länets alla skattebetalare.

Danderyd, som är hårt drabbat av andra kommuners trafikbeslut, kräver åtgärder för att rädda boendemiljön för sina invånare. Miljön måste vägas in i länets och SLs trafikval.

Åtgärder på befintlig bana genom Danderyd

Buller, barriäreffekter, trafikfara är allvarliga problem redan med dagens trafikering på RB. Med den planerade trafikökningen blir de ännu värre. Längre tåg (upp till 180 m långa), 1 min. mellan tågpassagerna, ev. ännu högre hastigheter. Idag är maxhastigheten 80 km/tim, vilket kontrasterar mot vägtrafiken i kringliggande områden på 30-40 km/tim. Huvuddelen av trafiken är ren genomfartstrafik (ca 95%). Flera stationer i Danderyd har lagts ned eller kan komma att göra det. Danderydsborna har begränsad nytta av trafiken men bär en mycket stor kostnad i form av försämrad miljö.

1) Buller

Med en kraftigt utökad trafik kommer kraven på åtgärder mot bullret öka. Forskning visar att det inte räcker att klara maximala decibelnivåer på uteplatser och i sovrum. *Frekvensen* buller är också väsentlig. Vid den tågfrekvens som redan förekommer på RB måste decibelnivån sänkas under den maxnivå som gäller enligt Naturvårdsverket (t ex 70 dBA och 45 dBA max). Sannolikt kommer det att kräva en kombination av höga bullerskärmar längs hela spåret och sänkt hastighet för tågen genom hela Danderyd.

2) Planskild korsning vid Danderydsvägen

Planskorsningen på Danderydsvägen, en huvudväg, är den enda återstående plankorsningen i kommunen som ej beslutats om. Ombyggnad till planskildhet är en kostnad SL rimligen behöver ta på sig.

Ett tidigare förslag till ombyggnad mötte starkt motstånd från Ekebyborna och föräldrarna till barnen i Ekebyskolan och gjorde att frågan lades på is. Ett skäl till motståndet var det barocka förslaget att dra Danderydsvägen i först ett djupt schakt och sedan en tunnel under Ekebyskolans skolgård. Tåget skulle därmed fortsätta att bullra fram i gatuplanet medan vägtrafik och människor skulle tryckas ned under jord. Hela området skulle förstöras. En sådan lösning kommer inte accepteras framöver heller.

Alternativet är att tåget grävs ned och går under Danderydsvägen. Från teknisk synpunkt borde det vara en rättfram lösning, eftersom Danderydsvägen ligger 8 m över marknivån vid Bråvallavägens station. Det räcker alltså med att tåget, i stället för att gå på en upphöjd banvall i en backe, går i plant läge från Bråvallavägen. Det är inte osannolikt att denna lösning också kan vara billigare än det tidigare föreslagna tunnelbygget under skolgården.

Danderyd som ovan

Birgitta Swedenborg

Danderydsbor mot buller

b.swedenborg@gmail.com

För villaägarföreningarna i Danderyd:

Annika Engmark Lindh

Djursholms Ekeby villaägarförening

annika.eng.lindh@gmail.com

Torun Widström

Djursholms villaägarförening

torun.widstrom@byv.kth.se

Anita Enflo

Danderyds villaägarförening

anita.enflo@gmail.com