

Remissyttrande över BV utredning av spårburen kollektivtrafik i Nordostsektorn av maj 2008 – pendeltågslinje, tunnelbana eller roslagsbana

BV förstudie av hur olika spårtrafikalternativ ska kunna byggas för att försörja Nordostsektorn med bra spårburen kollektivtrafik med korta restider (dvs högre hastigheter) ger en god överblick kring alternativen. Dock behöver studien kompletteras i några avseenden. Målet är att öka attraktiviteten för kollektivresandet. Dock anges inte målet vara en fördubbling av kollektivresandet, vilket i dagens läge måste anses vara ett minimikrav. Det sammanhänger med de ökade krav som ställs på kollektivtrafiken på grund av klimathotet. Förstudien ger flera goda redovisningar av de förutsättningar som föreligger för de olika alternativen.

Analysen av spårburen kollektivtrafik måste utgå från att resenärernas behov ska tillgodoses.

Pendeltågsalternativet (alternativen UA1-UA3) bygger på att pendeltågen ska börja med en 15 km lång tunnel från Solna station mot Danderyd. Det beräknas kosta 12 mrd SEK och tar 15-17 år. Pendeltågsalternativet redovisas utbyggt vidare till Norrtälje (20 mrd).

Tunnelbanelalternativet innebär att grön tunnelbanan förlängs till Solna och vidare till Danderyd och Arninge och att röd tunnelbana förlängs från Mörby mot Arninge. Det gröna beräknas kosta 11 mrd SEK och det röda kostar 7 mrd, och bygget tar 12-14 år. Tunnelbanelalternativet sträcker sig alltså endast till Arninge.

Tunnelbana bygger på idén om många stationer och total planskildhet, huvudsakligen dragen i tunnel. Den medför alltid långa gångvägar eller anslutningsresor. Och genom sina många stationer ger tunnelbanan långa restider på långa avstånd.

Roslagsbanealternativet bygger på upprustning genom dubbelspår, vissa uträtningar av banan och därmed högre hastigheter. Det beräknas kosta 3,3 Mrd SEK och ta 4-5 år om man inte bygger en ny tunnel till ny centralt belägen station. Med ny centralt belägen station och tunnel dit skulle alternativet kosta 9 Mrd SEK och ta 10-12 år. Det redovisas kunna förlängas inom Åkersberga och Österskär, däremot inte till Norrtälje.

Den största bristen idag är att Roslagsbanan har för liten kapacitet, för lång restid och för dålig turtäthet. Dessa brister kan relativt enkelt avhjälpas med de utbyggnadsåtgärder som föreslås nämligen dubbelspår, kurvvrätningar och förlängda plattformar. En brist i Nordostsektorns spårssystem anges vara att det inte ger goda förbindelser västerut eller söderut. De spårförslag som finns i form av spårväg från Roslags Näsby mot Häggvik och

spårväg från Universitet mot Solna har inte redovisats vidare eftersom de inte ger någon förbättring vad gäller kapaciteten mot innerstan. □ Vidare kan anslutning till Arlanda inte erbjudas i något alternativ.

Kollektivresenärerna framhåller att faktorer av grundläggande betydelse för attraktiviteten är korta restiderna, god turtäthet, att sittkomfort erbjuds och att man slipper färdas långa sträckor i tunnel. Det är också viktigt att investeringarna hålls inom rimliga proportioner, så att medel finns kvar till kollektivtrafik på andra eftersatta ställen. Dessutom måste samtidigt resurser läggas på att driften sköts effektivt vad gäller underhåll, turtäthet mm. Driftfrågan kommer sällan upp i investeringsprojekt av detta slag.

Roslagsbanan kan enkelt bli attraktivt och kapacitetsstarkt pendeltågssystem

Det finns mycket starka skäl att satsa på att bygga vidare på det pendeltågssystem som kan utvecklas av den nuvarande Roslagsbanan. Att Roslagsbanan är smalspårig är inget hinder som många föreställer sig. Hastigheter på 120 km/h kan erbjudas på en upprustad Roslagsbana. Dubbelspår och vissa uträtningar av banan ger stor effekt på tidseffektiviteten. Erfarenheter på andra håll i Europa, exempelvis i Schweiz, visar att regionala pendeltåg av denna karaktär gör mycket goda insatser. Med turtäthet och en regelbunden tidtabell med kvartstrafik eller tätare kan attraktiviteten öka starkt. Kortare restid kan åstadkommas med skip-stop-system för de tåg som går längst sträcka. Detta är vanligt förekommande i Schweiz och på andra håll i Europa. Otillräcklig erfarenhet i Sverige har hittills förorsakat onödiga skepsis. Denna fråga kan belysas genom studiebesök på motsvarande anläggningar på kontinenten.

En turtät Roslagsbana med dubbelspår, förlängda plattformar och nya motorvagnar med låggolvsvagn utan trappsteg i varje tågsätt tillför kapacitet, effektivitet, attraktivitet och tillgänglighet till Norrostsektorn och blir starkt alternativ. Roslagsbanan kan förstås även byggas ut. Persontrafiken bygger ju på förhållandet att olika system knyts samman med smidiga och enkla byten mellan system. Genomgående fordon är inte alltid nödvändigt, men bra byten är centralt för de resande.

Norrtäljebana bör utgöras av Roslagsbanan

Det finns inget som hindrar att Roslagsbanan förlängs till Norrtälje, som på så sätt skulle kunna erbjudas högklassig spårtrafik. Det är mer ekonomiskt att förlänga Roslagsbanan från Åkersberga till Norrtälje än att bygga en helt ny normalspårig pendeltågslinje från Solna till Norrtälje.

Koppla samman Roslagsbanan och pendeltåg vid Universitetets station

Det krävs en bättre koppling till det övriga pendeltågsnätet. Ett effektivt och mycket attraktivt alternativ, som inte redovisas i denna förstudie kan vara att ansluta Roslagsbanan till pendeltågsnätet via Norrastations-området. **Universitetet** som är en viktig station med många resenärer, både från Nordostsektorn och söderifrån, **kan göras till ändpunkt för en pendeltågslinje som går i ytläge genom Stockholm C via Karlberg och på Värtabanan, en "karolinskapendel"**. Värtabanan kommer att gå under den nya bebyggelsen vid Karolinska sjukhuset och avsikten är att spårtunneln ska rymma två tågspår. Där anläggs

lämpligen en station vid Karolinska för detta pendeltåg som sedan fortsätter till **station Universitetet**. Där kan enkla byten över plattform göras mellan Roslagsbanan och de normalspåriga pendeltågen söderut. Dessa "karolinska" pendeltåg kommer att erbjuda resmöjligheter till Universitetet söderifrån, men de kommer också att erbjuda resmöjligheter mellan Karolinska i Solna och i Flemingsberg. □ **Genom det goda bytet i Universitetet kommer Nordostsektorn att kunna knytas till goda förbindelser söderut, vilket är ett krav.** Utbyggnaden till Universitet kan ske så snart de övriga pendeltågen flyttats till Citybanan, vilket möjliggör att en pendeltågslinje kan gå via Karlberg. Detta alternativ måste angeläget undersökas. Det kommer dessutom att eliminera behovet av att bygga en tunnel för Roslagsbanan till en central belägen station i innerstan □ (alternativ UA7). Ett starkt förbättrat byte vid Östra station kan trots detta behövas, eftersom detta byte är av mycket låg kvalitet idag. □

Saknad Arlandaförbindelse kan enkelt byggas

Nordostsektorn har dåliga förbindelser mot Uppsala och Arlanda. Det finns dock en mycket lämplig möjlighet att knyta samman Roslagsbanan med Arlanda. Sträckan mellan Lindholmen och Arlanda flygplats är tolv km, och Roslagsbanan kan byggas på den sträckan. Eftersom pendeltågen på Roslagsbanan har sin egen karaktär och inget egentligt behov föreligger att köra vidare förbi Arlanda mot Uppsala är det fullt möjligt att låta Roslagsbanans tåg vid Arlanda ha en **perrong i markplanet i anslutning till Sky city**. Detta bör utredas närmare. En gren till Arlanda från Lindholmen kommer troligen att få lika mycket trafik eller mer än sträckan mellan Lindholmen och Kårsta. Dock innebär Kårstalinjen att möjligheten att förlänga till Rimbo fortfarande finns kvar. I ett läge med starkt ökad kollektivtrafik och höga kvalitetskrav på kollektivtrafiken kan den förlängningen åter komma att bli aktuell. Kanhända skulle kvartstrafiken till Lindholmen fördelas så att vartannat tåg går till Arlanda och vartannat till Kårsta. □ Det får utredas senare.

Byggtid, □ kostnadseffektiviteten och mindre attraktivitet talar mot alternativen UA1- UA5

Normalspårigt pendeltåg till Arninge eller Norrtälje kan endast åstadkommas med mycket stor merkostnad och efter 15-17 år, vilket inte är acceptabelt. Dessutom är den långa tunnelsträckan föga attraktiv, för resenärer som gärna njuter av utsikten och årstidernas växlingar. □ Kollektivresenärerna avråder bestämt från det alternativet, eftersom snabbare, billigare och bättre resultat kan uppnås med en upprustning av Roslagsbanan. Detsamma gäller tunnelbanealternativet, som är nästan lika dyrt som det normalspåriga pendeltågsalternativet, och det tar nästan lika lång tid att bygga. Mest för pengarna ger en upprustad roslagsbana.

Oskar Reimer, ordförande

Kollektivtrafikant Stockholm □