

Stockholm 2008-10-29

Till:
Banverket
Box 1070
172 22 Sundbyberg

Naturskyddsföreningens i Stockholms län yttrande över Förstudie om spårburen kollektivtrafik i Stockholm nordost.

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Stockholms län anser att:

1. En upprustning av Roslagsbanan enligt UA 6 är att förorda.
2. Värt att utredas är alternativen att utveckla Roslagsbanan ytterligare genom att förlänga den planerade tvärbanan från Solna station till Universitetet för att skapa en västlig förbindelse och att förlänga Roslagsbanan till Rimbo och eventuellt Norrtälje.
3. I väntan på en fördjupad analys av Jämförelsealternativet bör man dra dubbelspår Galoppfältet-Åkersberga och Roslags-Näsby -Vallentuna samt göra en omdragning med ny station vid Arninge.
4. Satsning på UA 4 eller UA 7 skulle kunna vara två alternativ om pengar och tid fanns.
5. Alternativen med pendeltåg uppvisar i nuläget en alltför hög kostnad i pengar, tid och natur/miljö i förhållande till nyttan .

Allmänt

Att det nu görs kraftfulla försök till att utveckla den spårbundna trafiken i denna sektor ser föreningen som mycket positivt. De studerade satsningarna kan bidra till effektivare transporter genom minskat bilåkande och också bidra till att klimatmålen uppnås. Ett viktigt mål med ny eller upprustad infrastruktur måste vara att motverka en s.k. utglesning av regionen genom att koncentrera satsningar till enstaka och helst befintliga centra. Viktigt är också att på alla sätt undvika att exploatera i den regionala grönstrukturen. Enligt förstudien så skiljer sig de sju alternativen kraftigt åt vad gäller främst kostnader och byggtid men även vad gäller trafiknyttan både på kort och på lång sikt. När det gäller kostnader och byggtid står pendeltågs- och tunnelbanealternativen i en särställning. Beaktande av fyrstegsprincipen visar att de alternativen tillsammans med en utbyggnad av Roslagsbanan till City är de alternativ

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Hemsida
www.stockholm.snf.se
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 – 31 38

som kräver att man går ända till steg fyra i principen. Det enda alternativ som klarar sig vid steg 3, ”förbättringsåtgärder av befintligt system”, är alternativet med dubbelspår, längre tåg och högre hastigheter på Roslagsbanan. Det är också ett mycket kostnadseffektivt alternativ.

Alternativen

Förstudien redovisar sju olika alternativ (UA 1-UA 7) till utbyggnad/förbättring av spårbinden kollektivtrafik i sektorn Stockholm nordost. UA 1 – UA 3 gäller utbyggnad av pendeltåg. UA 1 sträcker sig från Solna station till Arninge, UA 2 till Åkersberga och UA 3 till Norrtälje. Kostnaden är 12-20 miljarder och byggtiden 12-17 år. UA 4 – UA 5 gäller utbyggnad av tunnelbana. UA4 är en förlängning av gröna linjen från Odenplan via Solna station, Mörby C, Roslags Näsby, Täby C till Arninge. UA 5 är en förlängning av röd linje från Mörby C till Arninge via Roslags Näsby och Täby C. Kostnaden är 7-11 miljarder och byggtiden 8-14 år. UA 6 – UA 7 är två lösningar med Roslagsbanan. Alternativen innebär en Roslagsbana med dubbelspår på Kårsta- och Österskärslinjen samt längre och snabbare tåg med en hastighet upp emot 120 km/timme. I UA 6 är Stockholm Östra slutstation och i UA 7 är Cityområdet slutstation. Kostnaden är 3,5 respektive 9 miljarder kronor och byggtiden är 5 och 12 år.

Roslagsbanan UA 6

UA 6 ger i första hand förbättrad regularitet och fördubblad kapacitet på vissa banavsnitt då dagens maximalt utnyttjade enkelspårsträckor med inväntande av tågmöten bortfaller. Föreningens rapport ”*Hållbara förbindelser*”¹ har med ett liknande förslag. En upprustning av Roslagsbanan medger förkortade restider bl.a. genom förbättrad spårkapacitet som ger goda marginaler för att insätta ytterligare snabbtåg med skip-stopkörning på längre distanser. Med förhöjd kapacitet, högre hastighet och en ny station vid Arninge samt en moderniserad vagnpark som erbjuder fullgod handikapptillgänglighet, står Roslagsbanan väl rustad att svara upp mot nordostkommunernas krav på en snabb, effektiv och pålitlig stomtrafikförsörjning till priset av relativt måttliga investeringsbehov. Alternativet har dessutom den överlägset kortaste byggtiden vilket svarar mot de akuta behoven av kapacitetsförbättringar och restidsförkortningar som föreligger.

Utveckling av UA 6

En av nackdelarna med UA 6 är att det inte på ett tillfredställande sätt tillgodoser resande västerut med attraktiva alternativ. Ett sätt att lösa detta är att förlänga den planerade tvärbanan Alvik-Solna station till Universitetet. För bra omstigning krävs då att någon av Roslagsbanans stationer vid Stockholms universitet flyttas till området vid tunnelbanan. Det är i framtiden även möjligt att förlänga Roslagsbanan till exempelvis Rimbo och eventuellt Norrtälje. Detta är ett billigare alternativ till att bygga en helt ny normalspårig pendeltågslinje från Solna till Norrtälje.

Enligt förslaget behövs det göras fördjupade analyser av Jämförelsealternativet (JA) främst vad gäller bussdragningar och terminaler. I väntan på dessa analyser föreslår föreningen att man under tiden förstärker Roslagsbanan enligt föreningens förslag ”*Hållbara förbindelser*”. I förslaget beskrivs hur man till en kostnad av runt 1,7 miljarder kronor kan dra dubbelspår Galoppfältet – Åkersberga och Roslags-Näsby – Vallentuna samt göra en omdragning med ny station vid Arninge.

¹ Hållbara förbindelser. Naturskyddsföreningen i Stockholms län. 2007.
<http://www.stockholm.snf.se/bibliotek/rapport/hallbarforbindelser07.pdf>

Roslagsbanan UA 7

Att enligt UA 7 förlänga Roslagsbanan från Stockholm Östra skulle enligt förslaget förvisso generera ett antal resenärer som byter till kollektivtrafik nästan i paritet med UA 3-UA 5. Det ger även tillsammans med UA 2-UA 3 den största ökningen av medelreslängd. Men, risken är att det kanske kommer att kosta mer än det smakar både i tid och i pengar. Till detta kommer en omfattande miljöpåverkan under byggtiden. Det skulle dock kunna vara ett alternativ om tid och pengar fanns och det är inget som hindrar att man i och med upprustningen enligt UA 6 förbereder en förlängning in till City på något sätt.

Tunnelbana (UA 4 – UA 5)

Alternativen uppvisar precis som pendeltågsalternativen en kostsam budget samt lång och smärtsam byggtid. Vad gäller UA 5 är det svårt att se vitsen med att dra en förlängd röd linje som direkt tangerar Roslagsbanan. Ett liknande förhållande gäller för UA 4. Det alternativet ger dock en bra förbindelse västerut och även in till Stockholms centrum och skulle kunna vara ett alternativ om tid och pengar fanns. Men, en effektiv västlig förbindelse skulle kunna uppnås även med föreningens förslag om att förbinda Universitetet och Solna station med tvärbana (se ovan) och det förmodligen till en väsentligt lägre kostnad och under kortare byggtid.

Pendeltåg (UA 1 – UA 3)

Alternativen med pendeltåg uppvisar en oerhört kostsam budget. Den stora kostnaden för alternativen väger inte upp de relativt små restidsvinster och ökad andel kollektivtrafikresenärer som de genererar. Kostnaderna för miljön, naturen och friluftslivet är också stora. Tunnelläggningsen mellan Solna station och Arninge kommer påverka bl.a. Nationalstadsparken och Rinkebyskogen på ett negativt sätt. Alternativen UA 2 och UA 3 innebär stora ingrepp i områden som är värdefulla ur naturvårdssynpunkt och för friluftslivet. Alternativen skapar också barriäreffekter för det rörliga friluftslivet och djurlivet. Till detta kommer att alternativen tar mycket lång tid att genomföra. Detta innebär att den nödvändiga satsningen på kollektivtrafik fördröjs alltför lång tid. I ett långsiktigt perspektiv och utifrån ett fördjupat underlag och fördjupade studier med eventuellt ändrade spårdragningar mm kan alternativen bli intressanta.

Mårten Wallberg
Ordförande
