

# Samrådsyttrande rörande dragning av Roslagsbanan via Odenplan till Stockholm City

Tack för att ni erbjuder möjligheten för oss att lämna ett yttrande i ärendet!

## Motiv

Den utredning som tagits fram är falsk. Utredningen visar på de tidsvinster som görs för resenärer till/via Odenplan och Stockholm C, men drar inte av de tidsförluster som görs för de som skall till Östra Station.

Samma sak med kostnaderna (som även i övrigt är mycket optimistiska och grovt uppskattade). Röda linjen skulle braka ihop om alla som kommer med Roslagsbanan och skall till Östra station ska byta vid Universitetet och tränga sig in i redan överfulla tunnelbanevagnar vid Universitetet.

Den föreslagna nya dragningen via Odenplan till Centralen måste därför kompletteras med en lösning för resenärer till Östra. Någon sådan lösning har varken visats eller kostnadsberäknats.

Östra regionen är starkt expansiv här finns bland annat:

KTH, Försvarshögskolan, Danshögskolan, Musikhögskolan, Fysicum/Alba Nova, Inkubatorverksamheten Teknikhöjden, Försvarets Materielverk, Livgardet, Sophiahemmet, Gymnastik och Idrottshögskolan, flera forskningsinstitut och Stadion med sin många besökare.

Dessa verksamheter kommer inte, som med ett trollslag, försvinna om Östra station läggs ner. Därför behövs en kommunikationslösning som måste beakta resande till Östra för att få en helhetslösning och korrekta bedömningar av tidsvinster och kostnader.

Människor bor och arbetar inte på slumpmässiga ställen. De som har sin dagliga verksamhet i Östra regionen har oftast planerat livet så att bostaden antingen är i Norrort eller i Stockholm. River man upp möjligheterna att snabbt och effektivt färdas mellan bostad och arbetsplats, så tar det många, många år innan nya effektiva logistiklösningar utvecklats.

## Förslag

Nedan visar vi på ett antal alternativa lösningar. Mycket grovt är de sorterade efter att lösningar som ligger mer i linje med tidigare planering nämns först och större planeringsändringar mot slutet.

### **Alternativ 1**

Av de givna sträckningsförslagen kan direkt alternativ B strykas. Övergången från Roslagsbanan till Röd linje kommer redan med befintlig placering av järnvägsstationen vid Universitetet ta för lång tid. Med alternativ B blir övergången orimlig

### **Alternativ 2**

Utgående från de givna sträckningsförslagen. Så kan alternativ G modifieras till något ganska bra. När och Om Roslagsbanan får en ny sträckning till Centralen via Odenplan, så behöver inte längre Östra station

vara en omstignings hub i transportsystemet. Detta öppnar för en mycket friare placering av en ny Östra station som möjliggör access till regionen runt Östra station.

Man kan då tänka sig en placering av en ny Östra station ungefär (eller exakt) där tunneldragningen skär nuvarande Roslagsbana.

### **Alternativ 3**

Alternativ 3 liknar alternativ 2, men om man har målsättningen att en station lämpad för besökare av Östra regionen skall finnas, så kan dragning av tunneln anpassas efter detta. Det har i tidigare utredningsetapper visats att tunneldragningen skulle bli alltför krokig om den drogs via nuvarande Östra station och vidare till Odenplan, men dragningen skulle kunna anpassas efter en mer optimal placering av en ny Östra station som möjliggör omstigning till T-station Tekniska Högskolan närmare Odengatans uppgång. Med ett sådant alternativ skulle en gångtunnel kunna dras till Röd linjes uppgång vid korsningen Odengatan – Valhallavägen. Därifrån kan de som är betjänta av det gå genom Röd linjes hållplats och komma upp vid nuvarande KTH hållplats liksom byta till tunnelbana.

### **Ytterligare motiv till alternativen 4 - 6**

Idag fungerar Östra Station som en komplementär kollektivhub till Centralen och Odenplan. Stockholm är unikt som en huvudstad som inte har flera stora kollektivhubbar. I en tid av pågående krig i Europa och en ökning av terrorattacker får vi inte bygga ett sårbart samhälle som är beroende av en eller två centrala hubbar. En bomb vid Centralen kan slå ut mycket stora delar av det kollektiva transportsystemet.

Storstockholm växer. Det byggs 40.000 nya hushåll i norrförort. Det behövs en kapacitetsökning i de mer nordliga delarna där byggnationen är som störst om inte transportsystemet skall braka ihop.

Skall vi ha ett fungerande och säkert transportsystem så är alternativen 4 - 6 att föredra.

### **Alternativ 4**

Om Roslagsbanans dragning bibehålls, men dras under jord sista biten mot Östra station, så kan en snabb övergång till T-bana göras över perrong vid T-bane stationen Tekniska Högskolan. Kapacitetsbristen för Röd linje mellan Centralen och Tekniska Högskolan löses med ett nytt signalsystem som medger lika täta turer som för Grön linje. Marken vid nuvarande Östra station kan då liksom i nuvarande förslag utnyttjas till bostäder. Då förslaget blir mycket billigare än nuvarande förslag, så frigörs pengar till alternativen 5 eller 6 nedan.

### **Alternativ 5**

Överblivna pengar genom att använda alternativ 4, föreslår vi används till att dra Röd linje vidare till Roslags Näsby. Röd linje är redan förberedd för en sådan dragning genom att tunneln fortsätter ett par hundra meter förbi Mörby C. En tunnelbanehallplats i Roslags Näsby medför enkel omstigning från Roslagsbana till T-bana för de som ska vidare mot Centralen. Tillsammans ger förslag 4 + 5 ett mer flexibelt transportsystem än nuvarande förslag.

Alternativet Gul linje till Roslags Näsby är också intressant

## **Alternativ 6**

Roslagsbana till Arlanda har diskuterats, men kan på förhand bedömas vara samhällsekonomiskt olönsam om den utförs som en snabb direktlinje. Detta eftersom den betydligt billigare lösningen, buss, från Täby redan har prövats, men inte gick ihop ekonomiskt. Bygger man däremot en sådan linje med mellanhållplatser på ställen lämpade för villa- och trädgårdsstäder, så kan troligen lösningen bli både samhällsekonomiskt lönsam och attraktiv.

Förtättningsfilosofin i de Stockholmsnära förorterna driver upp markkostnaderna på ett sätt som omöjliggör för unga familjer att skaffa sig en bostad. Det vi kallar bostadsbrist är snarare att bostäder har blivit för dyra för mångas plånböcker. Med mer tillgänglig mark sänker vi kostnadströskeln. Det är också billigare att bygga en lägenhet av viss storlek på marken än 8 våningar upp [Källan SCB].

Otaliga forskningsrapporter visar samstämmigt att människor mår psykiskt bättre, känner sig tryggare och har mindre risk att hamna i kriminalitet om de bor mark- och naturnära. Cirka 80% av alla skulle välja ett villaboende om de hade råd. Att bygga småhus i naturmiljö är att bygga socialt och mentalt hållbart.

Dagens förtättningsfilosofi utgör konfliktfyllt byggande. Det är mycket sällan som nya förtättningsprojekt tas emot positivt av de som redan etablerat sig i området. Konflikter medför långdragna projekt och ett långsamt och dyrt byggande. Expanderar vi Storstockholm så kan vi snabbare och billigare lösas bostadsbristen. Ett expanderat Storstockholm kräver ett fokus på transportmiljö, vilket dock inte är ett oöverstigligt hinder idag när vi går mot mer eldrift i transportsystemet och om man gör det attraktivt att åka kollektivt i de stora transportstråken in mot Stockholm.

## **Övrigt**

I liggande förslag skall Roslagsbanans hållplatser vid Stocksund och Bråvallavägen läggas ner. Inte heller här har man räknat bort den tidsförlust som uppstår för de som nyttjar dessa stationer. Det har byggts mycket nära hållplatsen i Stocksund och området expanderar fortsatt. Ändå nyttjas stationen ganska lite, vilket utredarna observerat. Det behövs här en undersökning av varför det är så? Kör Stocksundsborna bil till Stockholm i brist på bra kollektiva transporter? Utgör T-banans hållplats vid Danderyds sjukhus ett bättre alternativ för Stocksundsborna? Ligger hållplatsen fel och skulle utnyttjas bättre om den flyttades?

Beslut om hållplatsen i Stocksund bör inte tas innan vi vet varför den inte utnyttjas i en omfattning som motsvarar antalet närliggande bostäder.



DANDERYDS VILLAÄGAREFÖRENING

Vice ordf Lars Avellán i samråd med ordf Anita Enflo

070-460 14 28

[Lars.avellan@telia.com](mailto:Lars.avellan@telia.com)