

Strategisk spårutveckling av Norra Stockholmsregionen - sammanfattning

Jag har varit projektledare för en utredning av nya kollektivtrafiklösningar för storstadsregionen norr om Stockholm city, och kommit fram till slutsatsen att det bör byggas en ny järnväg, *Norrortsbanan*, som förbinder de största centrumen i norrort i Stockholm, Täby, Sollentuna, Kista och Järfälla. Norrortsbanan kan bli en viktig länk i Stockholms polycentriska utveckling genom att den förbinder de regionala stadskärnor som pekats ut i regionplanen för norra Stockholms län. Idag är kollektivtrafiken i Stockholms län som ekrarna i ett hjul. Norrortsbanan kan liknas vid själva hjulet. I väst kan banan förlängas i en cirkelbåge runt Stockholm till de västra och södra förortskärnorna. Åt nordost kan banan förlängas till exempelvis Arninge och Österåker. Norrortsbanan kan delas in i två etapper, Nordostpassagen och Mälarpassagen, vilka är genomförbara även var och en för sig.

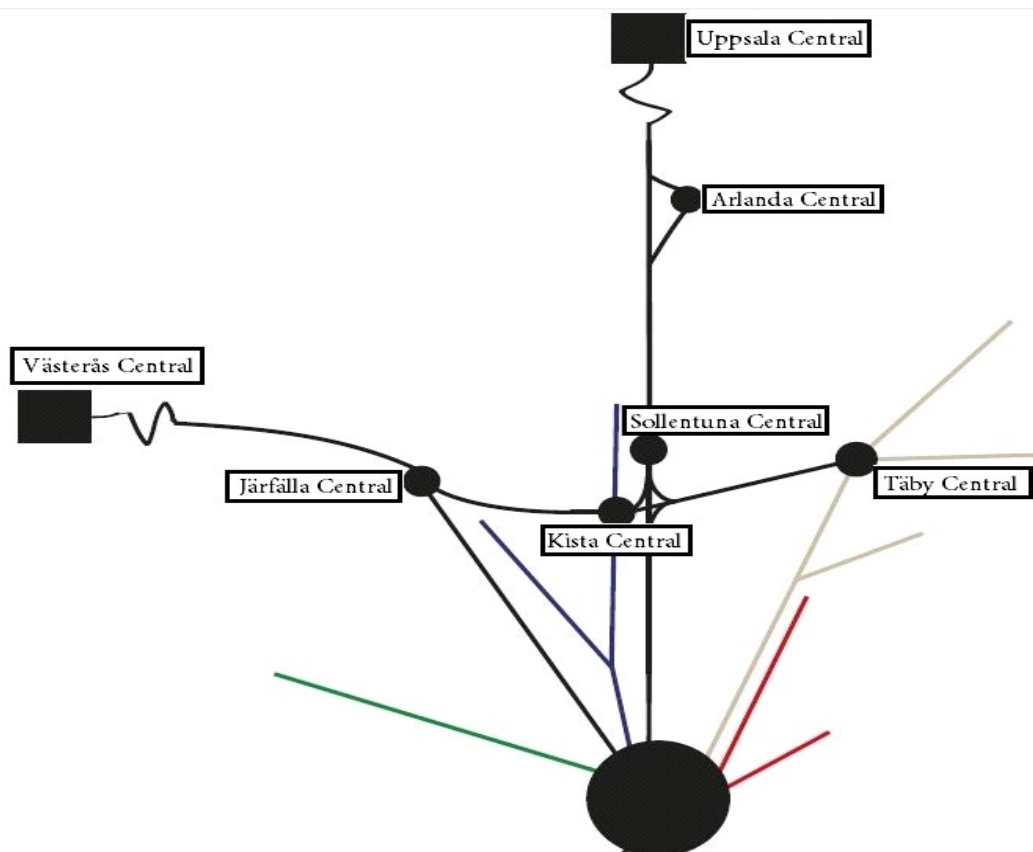
En viktig del av Norrortsbanan är att den länkas ihop med Ostkustbanan och MälARBanan, så att Arlanda, Uppsala och Västerås knyts ihop i ett gemensamt tågssystem tillsammans med norra Stockholm (se bild, nästa sida). En tåglinje som möjliggörs i och med detta är UV-pendeln mellan Uppsala och Västerås, via Arlanda, Sollentuna, Kista, Järfälla och Enköping. Restiderna utefter denna linjesträckning reduceras härigenom kraftigt jämfört med dagsläget. Exempel på de restider som man kan komma ner till är Uppsala-Kista på 33 minuter och Västerås-Sollentuna på 43 minuter och Järfälla-Arlanda på 19 minuter. Hela resan Uppsala – Västerås kommer att ta 74 minuter. Det är främst genom uppehållen längs vägen som denna trafik kommer att bli attraktiv för resenärer.

Genom att dra Norrortsbanan till Täby, som tidigare varit skilt från det nationella järnvägsnätet, blir det möjligt med ytterligare direktågförbindelser – från Täby – norrut mot Uppsala, söderut mot Stockholm city och västerut mot Västerås. Restiderna blir exempelvis 15 minuter till Stockholm C och 36 minuter till Uppsala C. Även Kista och Arlanda kommer att kunna nå snabbt från en station i Täby. Förutom stora tidsbesparingar för kollektivtrafikresenärer är en betydande effekt av Norrortsbanan att restiderna också blir konkurrenskraftiga med bilen, vilket bör leda till minskad vägtrafik på de hårt belastade infartsvägarna E4 och E18 samt på ett flertal tvärleder till dessa.

Med norrortsbanan kommer nya resecentrum, som kommer att ge väsentligt högre tillgänglighet i hela norra Stockholmsområdet, vilket stärker ekonomin och sammanhållningen i området. Alexander Pikosz vid KTH har studerat spårstationers effekt för fastighetsvärden där Norrortsbanans dras fram. Han har kommit fram till att Norrortsbanan har en betydande effekt på fastigheters värde. Ökningen är störst i kärnorna och avtar med ett stigande avstånd till resecentrumen. Värdeökningen beror delvis på att stationerna stimulerar nya kulturella och kommersiella aktiviteter. Den uppskattade investeringskostnaden för Norrortsbanan är 7 miljarder, och banan blir sannolikt lönsam sett till de värdeökningar som genereras. Med moderna finansieringslösningar skulle detta kunna användas för finansiering av Norrortsbanan.

Längs Norrortsbanan, i kommunerna Täby, Sollentuna, Järfälla samt Kista-Akalla distriktet bor 220 000 personer. Beträktat som en stad skulle det vara Sveriges fjärde största stad. Tillsammans med övriga norrortskommuner bildar de ett storstadsområde med cirka 450 000 invånare och sett till Nordöstra Mälardalen inklusive Uppsala och Västeråsstråken är antalet invånare en knapp miljon. Antalet pendlare är mycket stort inom området, även om de flesta pendlar till Stockholm city. Om Norrortsbanans tågssystem införs kommer arbetspendlingen att öka på flera sträckor och regionen få möjlighet att växa. Satsningen bör leda till att regionen blir mer samhörande och tillgänglig för alla samt mer ekonomiskt och miljömässigt hållbar.

Järnvägar och tunnelbanelinjer i storstadsregionen norr om Stockholm city



/David Tiberg.

För Kollektivtrafikant Stockholm.

David Tiberg är student vid Samhällsbyggnadsprogrammet på KTH, där han är inne på sin avslutande termin. Därefter vill han arbeta med frågor som rör förbättrad kollektivtrafik i Stockholm, där han för tillfället är bosatt.

Kontakt: dtiberg@kth.se