



Remissvar Danvikslösen

Kollektivtrafikant Stockholm som bildades 1997 är en konsumentorganisation för dem som reser med SL-trafiken i Stockholms län. Vi ger trafikanterna en röst och bildar opinion för att mer resurser ska gå till högkvalitativ kollektivtrafik.

Bygg om etappvis och undvik total nedstängning av banan under 3.5 år

Projektet Danvikslösen kommer att vara styrande för Saltsjöbanans utveckling och kollektivtrafikförsörjningen till Nacka och Värmdö i framtiden. Föreningen anser först och främst att resandet på Saltsjöbanan måste värnas under ombyggnadstiden. Om förslaget att stänga ner banan under 3,5 år fullföljs kommer åtskilliga trafikanter övergå till bil.

Ersättningsbussar kommer aldrig kunna bli ett likvärdigt transportmedel avseende, komfort och pålitlighet i jämförelse med spårtrafik. Det finns också en risk för en permanent nedläggning av Saltsjöbanan om statsbidragen inte utgår som planerat. SL:s styrelse får inte ställas inför fullbordat faktum för att pengarna tagit slut. Skälet att bygget av den nya järnvägsbron över Danvikskanalen förutsätter en nedstängning av hela banan håller inte. Man har också hävdats att banan måste stängas av på grund av att depån i Neglinge ska byggas om för att kunna användas för de nya spårvagnarna. En lösning vore att hitta en annan plats för depån så att trafiken kan pågå till en kort period före plattformsombyggnad. Det borde räcka med högst sex månader.

Föreningen anser att nuvarande resmönster kan bibehållas om banan byggs om etappvis så att tågtrafiken kan hållas igång under hela perioden. En första etapp skulle kunna innebära att den **nuvarande Tvärspårvägen förlängdes till Nacka station.** Där skulle ett byte mellan spårvagn och saltsjöbanetåg kunna ske under en övergångsperiod. När Saltsjöbanan är konverterad kan vissa vagnar från Saltsjöbanan gå vidare till Gullmarsplan. Den snäva triangeln vid Lugnet är ingen bra lösning. En **större triangel kan ge flera fördelar**, särskilt för resenärerna.

Restid och sittplatskapacitet får inte försämrats

De nuvarande tågen på Saltsjöbanan har högre sittplatskapacitet än spårvagnarna på tvärbanan som rymmer ca hälften så många resande. Om kapaciteten ska bibehållas när Saltsjöbanan konverteras till spårväg förutsätter det fördubblad turtäthet och/eller längre tågsätt. Då kan kapaciteten ökas något. Tätare trafik kan också åstadkommas om dubbelspåret vid Fisksätra anläggs. Detta kan göras utan konvertering och skulle genast ge Saltsjöbanan en högre kapacitet än i dagsläget. En högre turtäthet innebär också en högre standard, eftersom det ger kortare väntetider. Den planerade tunneln genom Henriksdalsberget ger Tvärbanan ett nytt spektakulärt läge men kommer också att öka restiden in till Slussen för resenärerna med Saltsjöbanan med 3 minuter. Om konverteringen ska upplevas som positiv för de som redan idag dagligen använder Saltsjöbanan måste tidsförlusten hämtas hem genom andra förbättringar utefter banans sträckning. Tid är pengar, även för resenärerna.

Förläng Tvärbanan till Slussen via Folkungagatan och Katarinavägen

Nacka kommun har redan gjort formella framstötningar om att den nya spårvägen ska fortsätta på Skeppsbron till Norrmalmstorg. Föreningen anser att ett alternativ vore att dra spårvägen på Folkungagatan och Katarinavägen till Slussen och den vägen vidare till Skeppsbron. Detta kan enkelt åstadkommas genom att spåren från viadukten leds ned på Folkungagatan. SL har hittills bara förespråkat en lösning med tunnel genom Stadsgårdsberget till Slussen. Föreningen menar att det vore en stor vinst om tvärbanan kunde inlemmas i stadstrafiken på Södermalm och attrahera resenärer som ska vidare norrut. Det skulle även minska trycket på Slussen som redan idag är överbelastad. Ännu fler bytesresenärer vid Slussen skapar större trängsel. Det är en fördel för resenärerna att slippa byta fordon, och det är en fördel trafikmässigt eftersom överbelastning ger problem. En ändhållplats i berget skapar också kapacitetsproblem för trafiken på grund av att vändningar tar längre tid än passager. Det är också möjligt att föra spårvagnar från Saltsjöbaden vidare till Skeppsbron via tunneln, ifall inte terminalen läggs i berget.

Bygg ut den spårburna kollektivtrafiken till Värmdö

Slutligen vill föreningen påtala det stora behovet av utbyggd kollektivtrafik till Värmdö. Där saknas spårburna kollektivtrafik och bilresandet är större än i någon annan sektor av regionen. Här måste planeras för spårtrafik som ska ansluta till spårvägen i Nacka. En sådan spårtrafik bör ha snabbturer till Gustavsberg och från Boo. Detta medför behov av fler än två spår mellan Henriksdal och Slussen vilket gör det naturligt att trafikera Folkungagatan-Katarinavägen. Genom att köra vidare på Skeppsbron undviks problem med en slutstation och vändande tåg, som tar tid och kapacitet.

Stockholm den 29 augusti 2007

Stella Fare
Vice ordf

Kurt Hultgren
Resenärsforum