

Idéer och synpunkter om bättre kollektivtrafik m m (med tonvikt på Nynäshamn)

(Även skickad 2005-03-09) 2006-05-20

Eftersom jag ej har fått svar skickar jag här skrivelsen en gång till! Jag anser att en del av synpunkterna nedan är väldigt viktiga, såsom

=> Behövs ingen tågtunnel för ca 10 000 000 000 kr (läskigt djupt under Mälaren och staden) om man i stället kan skaffa snabbare växlar. Som reserv och säkerhet byggs tredje spåret!

=> Sätt fart på snabbtåg och dubbelspårsutbyggnad.

=> Småstationer med ekosamhällen, snabbtåg/lokaltåg.

=> Snabbare och smartare omstigningar in mot Sthlm.

=> Allmänna mål-regler (trafik/miljö):

0 %, 10 % respektive 90 % mål.

Kollektivtrafiken ska ej vara sämre än biltrafiken.

--
(Jag har bara fått svar från SL, nämligen: SLs Autosvar (Diarienummer: SLK-05-13741) och "Dina synpunkter på trafiken i Nynäshamn har skickats till ansvariga. ... Vänligen Patric Kundtjänst" (SL))

SKRIVELSEN:

Inför debatt 9 mars 2005 kl 18
"KOMMUNIKATIONER - vägar och pendeltåg"
Nynäshamn FH
Förslag, synpunkter och debattinlägg.
(Kan även fås som fil, original i Mac/Word 5.1.)

Till:
Anna Berger Kettner, trafiklandstingsråd
Banverket / Kjell-Åke Averstad (Mycket av materialet är insänt 2002-09-05 till Banverket.)
Vägverket / Hans Rode
SL / Thomas Silvander och Jan Truedsson
Kommunfullmäktige /
Tommy Söderblom, ordförande, och
Kommunalförbunden Ilja Batljan
Tidningen Nynäshamns Posten

landstinget@sl.se, ostrabanregionen@banverket.se,
vagverket@vv.se, tommy.soderblom@nynashamn.se,
ilja.batljan@nynashamn.se,
kommunstyrelsen@nynashamn.se, np.redaktion@nhp.se

Från: Mats Lundblad, Djursholm
(Civilingenjör KTH Teknisk Fysik,
engagerad i bl a miljö- och trafikfrågor)

mats.lundblad@bredband.net 08-755 50 77

Jag tycker att det är viktigt med bra vägar, som är så säkra som möjligt, men framför allt tycker jag att (för utförliga detaljer se nedan) ...

=> Snabbtåg med två tågsätt Stockholm - Nynäshamn i entimmes trafik införs snarast. (Pkt 1 nedan.)

=> Dubbelspår börjar byggas snarast (ej först om 3 år) med början av sträckan Västerhaninge-Krigslida-Tungelsta och Segersång-Ösmo. (Pkt 2 nedan.)
Snarast därefter varvas snabbtåg med lokaltåg.

=> Planering för småstationer med ett intervall av ca 2 km på Nynäsbanan, för ekosamhällen. (Pkt 3 nedan.)

=> Det behövs ingen tågtunnel (som kostar ca 10 000 000 000 kronor) !!!???!!! (Pkt 5 nedan.)

Tekniska åtgärder för att få tågen att kunna köra med tätare intervall Sth Södra - Sth C.

Målsättning att kollektivtrafikanter ska åka ovan mark och ej i lång tunnel djupt under Riddarfjärden!

Ett tågset på 200 m med fart 60 km/h kör förbi på 12 s och bromsas på 17 s (om friktionstalet = 0,1).

Det borde väl vara mycket enklare och billigare att ordna med signalsystem och växlar som klarar av tex 30-40 tåg/timme och riktning (dvs 120 - 90 s intervall) än att för kanske ca 10 000 000 000 kronor bygga en tågtunnel mycket djupt under Riddarfjärden och staden !!!???!!!

Har någon frågat resenärerna om det är så kul att åka så väldigt djupt under Riddarfjärden, med mycket långa gåingar och rulltrappor för att komma upp till marknivå!?

=> Däremot kan det vara bra att bygga "tredje spåret", särskilt med tanke på hur ofta fel uppstår på spår / växlar / signaler mellan Sth C och Älvsjö.

=> Anslutningarna från bl a Nynäsbanan in mot staden förbättras ytterligare genom (Pkt 6 nedan.)

Snabb-T-linje Farsta S-Farsta-Gullmarsplan
Direktbuss Älvsjö - Fruängen - IKEA/Kungens Kurva - Skärholmen

Direktbuss Sth Södra - Hornstull - Thorildsplan (helst spårbunden trafik) och/eller

Direktbuss Årstaberget - Liljeholmen - Hornstull - Thorildsplan (8x/timme, ca 2 min e tågankomst söderifrån)

Lokaltåg Sth Södra - Norra Hammarby (på befintligt industrispår)

=> Ett tidtabellshäfte "Nynäsbanan med anslutningar" inkl avgångstider för de viktigaste anslutningarna.

Ett kulturhäfte "Nynäsbanan" med kort info om historia, kultur, natur, rekreation, service etc. (Pkt 7 nedan.)

=> Ekokommunen Nynäshamn och Vägverket: Värna om nattmörkret och natt-tystnaden!

Inför natttrafik mellan kl 00 och 06 på vägarna, dämpa eller släck belysningen och sänk fartgränserna något!

Människan och naturen behöver natttrafik! Hellre vintergata och fågelsång än motorvägsbelysning och buller!

Allmänna mål-regler (trafik/miljö)

A Vi bör ha nollvisionsmål (för antalet trafikdöda och svårt skadade men även för annat elände).

B Vi bör ha som mål att minst 90% av arbetsresorna inom och till storstäder på ett bra sätt sker med kollektivtrafik (spårbunden trafik, buss, båt), per cykel och/eller promenad.

C Kollektivtrafik bör prioriteras före biltrafik i storstadsregioner.
Innan motorväg öppnas, bör dubbelspårig järnväg finnas med såväl snabbtåg som lokaltåg. (Snabbtåg startar något före lokaltåg, så att lokaltåget hinner till slutdestinationen innan nästa snabbtåg hinner ifatt.)

D Cyklister och friluftsmänniskor ska ha minst samma möjligheter som bilister - det bör för barn och vuxna finnas från biltrafik (och helst från bilbuller och avgaser) separerad cykelväg, vars längd ej bör vara mer än 10% längre än bilvägen.

E Vi bör ha som mål i städer och samhällen att minst 90% av matinköpen på ett bra sätt kan ske utan bil.

F Stormarknadsområden bör endast få skapas, där det finns bra allmänna kommunikationer, och där det är klart motiverat.

G Kollektivtrafiken ska upplevas som minst lika bekväm som biltrafiken.

H Bilister ska vara tacksamma för nya, bättre och säkrare vägar och inte automatiskt kräva att få köra fortare än på de äldre vägarna - trafiksäkerheten ska höjas - ej farten, och miljömålen ska ej sänkas!

I Nya vägar ska så skonsamt som möjligt anpassas i naturen, så att buller- och ljusmattor samt avskärmningar för människor och djur ej brer ut sig i onödan. Det är viktigt med "gröna kilar", helst ända in i stadskärnorna.
Det höjer livskvalitén, om man kan motionera och komma direkt ut i naturen från sitt närområde, och minskar dessutom bilberoendet.

/// Kommentarer 2009-03-17:

Jag har fortfarande icke fått något svar alls förutom SL:s autosvar..

Citybanan/djuptunnelbygget beräknades år 2006 till ca 16 000 000 000 kr. Tillkommer ett antal miljarder för att bredda Odenplans station, ny bro/spår vid Gamla Stan samt inköp av alla nya specialtåg (de gamla klarar väl inte de branta lutningarna i tunnarna..?).

Gigantiska problem och ytterligare felberäkningar kan uppstå! - Jämför med Hallandsåsen där kostnaderna nu beräknas öka med 12 ggr, och byggtiden öka till 23 år. Jämför med Köln, husras och döda människor! ///