

5 Pendeltåg ovan marken – ej i djupa tunnlar forts...

För att ytterligare höja kapaciteten mätt i passagerare/timme skulle ovannämnda insatståg:

Ha tvåvåningsvagnar (med mycket god luftventilation)

Stanna bara vid de största stationerna (för snabbhet, resenärernas bekvämlighet och för att det tar längre tid att få in/ut passagerare i tvåvåningsvagnar.

Dubbelspåret förbi Riddarholmen räcker alltså mycket väl till!

Jag anser, att det inte ska byggas någon lång, djup, tågtunnel under Södermalm-Riddarfjärden-Gamla Stan-Norrmalm-Yasastaden.

Ytterligare en nackdel med en sådan tunnel är den långa byggtiden och de stora miljöstörningarna under arbetet.

Däremot kan det vara bra med ett tredje spår förbi Riddarholmen (som reserv vid olika störningar)!

6 Småtågstrafik på Södermalm

Bekvämt, snabb och trevlig spårbunden trafik kan ordnas på Södermalm.

(Även på befintligt spår på sträckan Norra Station - KTH / Universitetet - Värtan.)

Från Södra Station går sedan länge industrispår runt Södersjukhuset förbi Eriksdal till Norra Hammarbyhamnen. Utnyttja detta för persontrafik!
Hållplatser: Stockholms Södra, Eriksdal, Skanstull, Vintertull (= N Hammarbyhamnen).

Likaså kan kanske ett enkel- eller dubbelspår dras parallellt med SJ-spåren mot nya Årstabron (nu när man ändå arbetar där), sedan böja av (helst i tunnel under Tantoberget) mot Långholmsgatan och fortsätta över Västerbron. Spårvagnstrafik fanns ju över bl a Västerbron till år 1967. Hållplatser: Stockholms Södra, Hornstull, Thorildsplan, Hornsberg. Detta skulle skapa en mycket attraktiv förbindelse mellan tågen söderifrån till T-banorna mot väster och sydväst samt till Hornstull och västra Kungsholmen!

Observera att den nuvarande trafiken med "snabbuss"-linje 4 är mycket långsam sträckan Stockholms Södra - Kungsholmen, beroende på täta hållplatser, många passagerare som ska ha biljett, och röda trafikljus.

Jag anser, att resurser i första hand ska styras till mer lokala och småskaliga spårsatser samt till prioritering av buss, cykel och gångtrafik, än till t ex en enorm tågtunnel under Mälaren för att skapa en genväg mellan Älvsjö och Karlberg, åtminstone inom överblickbart tidsperspektiv.

Om 10-20 år kommer man kanske på, att det är bättre och trevligare att ha snabb, småskalig, styrd spårbunden trafik på marken, några meter ovanför marken, eller i tunnlar tätt under marknivå - än att frakta människor i långa tunnlar djupt under Stockholms vatten.

7 Bussanslutningar / Tidtabellshäfte

Redan nu finns ett antal snabbusslinjer såsom Haninge - Lissma - Huddinge Sjukhus (865), Haninge - Tyresö (840)

Tidtabellerna för dessa och andra linjer ses över, så att bytena sker snabbt, och samlas i ett särskilt häfte "Nynäsbanan med anslutningar", där avgångstiderna för anslutningarna finns, samt ungefärlig restid. För detaljer hänvisas till de vanliga tidtabellshäftena.

Bland de viktigaste snabbanslutningarna i riktning mot Stockholm kan nämnas/önskas:

Haninge - Lissma - Huddinge Sjukhus (direktbuss)
Haninge - Trollbäcken - Tyresö (direktbuss)
Farsta S - Farsta - Gullmarsplan etc (snabbT bana)
Älvsjö - Södertälje (pendeltåg)
Älvsjö - Fruängen - Kungens Kurva - Skärholmen (direktbuss)
Stockholms Södra / Mariatorget (T röda linjen)
Stockholms Södra / Medborgarplatsen (T gröna linjen)
Stockholms Södra - Hornstull - Fridh.plan (direktbuss)

Anslutningar från Ösmo och Nynäsgränd/Nynäshamn:

Ösmo - Muskö
Ösmo - Lisö
Nynäshamn/Nynäsgränd - Norsbol - Stora Vika
Nynäshamn/Nynäsgränd - Norsbol - Torö

8 Miljövänligt tänkande - prioritera kollektivtrafiken!

Man behöver nog inte ha någon större matematisk begåvning för att kunna räkna ut, att om till ex 500 personer ska färdas från Nynäshamn till Stockholms innerstad, så är det avsevärt bättre att dessa åker i ett enda snabbtåg än i upp till 500 bilar. De flesta arbetsplatser ligger nära någon pendel- eller tunnelbanestation.

Skäl mot bilåkande:

Miljöförstöring: giftiga utsläpp från drivmedel, gifter från däck etc (påverkar människor, djur, natur, byggnader etc).

Jordens begränsade resurser naggas.

Ökade olycksrisker för bilisterna samt för oskyddade trafikanter och djur.

Bullerstörningar.

Busstrafik och prioriterad trafik hindras delvis (speciellt kraftigt i innerstaden).

Stadens fotgängare, cyklister och övriga invånare får en kraftigt försämrad miljö.

Resenärerna kan använda sin tid bättre, genom att t ex läsa tidningen i ett tåg, än att vaksamt sitta bak en ratt.

Trängsel i innerstan och trafikrytmen på vägarna skapar stress.

Speciellt under den mörka årstiden med mörker, snö, is, frost och kyla är det avsevärt säkrare och bekvämare att åka tåg än bil.

För bilisten är det billigare med ett månadsmerke för 600:- än att åka bil (20 t/r resor à 50 km) för ca 4000:- plus trängsel/miljö-avgifter/påverkan.

9 Tabeller

9a Avgångstider från Sth C söderut:

Med nuvarande tider inlagda, minuttal:

07 V-haninge
10 Göteborg
12 Södertälje
15 Malmö
17 Nynäshamn (Snabb)
20 Evt fjärrtåg
22 V-haninge
25 Eskilstuna
27 Södertälje

9b FÖRSLAG (innan dubbelspår färdigutbyggt) Tidtabell Stockholm C - Nynäs Färjeterminal

med fyra pendeltågturer och en snabbtågtur.
Möten i Ösmo för samtliga där passerande tåg.

Övre halvan = söderut mot Nynäshamn.
Nedre halvan = norrut mot Stockholm.

Stockholm - Västerhaninge:

| | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 07 | 10 | 16 | 22 | 24 | 26 | 31 | 34 | 37 |
| 17 | 20 | 24 | - | - | - | 36 | - | 40 |
| 22 | 25 | 31 | 37 | 39 | 41 | 46 | 49 | 52 |
| 37 | 40 | 46 | 52 | 54 | 56 | 01 | 04 | 07 |
| 52 | 55 | 01 | 07 | 09 | 11 | 16 | 19 | 24 |
| => | | | | | | | | => |
| SC | SS | Äl | Fa | Tr | Sk | Ha | Jo | Yh |
| <= | | | | | | | | <= |
| 40 | 34 | 28 | 22 | 20 | 18 | 13 | 10 | 08 |
| 55 | 49 | 43 | 37 | 35 | 33 | 28 | 25 | 23 |
| 58 | 54 | 50 | - | - | - | - | - | 36 |
| 10 | 04 | 58 | 52 | 50 | 48 | 43 | 40 | 38 |
| 25 | 19 | 13 | 07 | 05 | 03 | 58 | 55 | 53 |

Västerhaninge - Nynäshamn:

| | | | | | | | | | |
|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|-------|
| 07 | 37 | | | | | | | | |
| 17 | 40 | - | - | - | - | 50 | 55 | - | 59 02 |
| 22 | 52 | | | | | | | | |
| 37 07 | 10 | 12 | 16 | 20 | 24 | 29 | 32 | 34 | |
| 52 | 24 | | | | | | | | |
| => | | | | | | | | | => |
| SC | Yh | Kr | Tu | He | Se | ös | Ng | Nh | Ny Nf |
| <= | | | | | | | | | <= |
| 40 08 | 04 | 02 | 57 | 53 | 50 | 44 | 41 | 40 | |
| 55 | 23 | | | | | | | | |
| 58 | 36 | - | - | - | - | 24 | 18 | - | 15 12 |
| 10 | 38 | | | | | | | | |
| 25 | 53 | | | | | | | | |

9c FÖRSLAG till tidtabell när dubbelspår finns längs hela Nynäsbanan.

Tidtabellsförslaget ger snabba bytestider i Västerhaninge. SL-kort bör gälla på samtliga dessa tåg.

Riktning söderut (mot norr motsvarande system med byten):

4 st/timme: Pendeltåg (från Bålsta) avgår från Sth C var 15:e minut till V-haninge (8 vagnar). (Sth C minuttal 07, 22, 37, 52)

2 st/timme: Snabbtåg från Sth C avgår 10-12 min efter pendeltåg och kommer fram till V-haninge ca 3 min efter pendeltåget.

(Sth C minuttal 17 och 47, från V-haninge 40 och 10, till Nynäshamn 59 och 29.)

2 st/timme: Lokaltåg Västerhaninge - Nynäshamn avgår ca 2 min efter snabbtåget (max 4 vagnar). (V-haninge 42 och 12.)

Detta innebär, att resenärer såväl snabbt mot Nynäs som till småstationerna kan åka till V-haninge antingen med snabbtåget (tidsvinst 10 min) eller med pendeltåget (om man önskar åka från mellanstation).

Det krävs fyra tågsätt av vardera snabbtåget och lokaltåget. (De körs ju med 30 min intervall och på två timmar har ett sätt gjort en hel tur fram och tillbaka.) Åtminstone lokaltåget borde kunna köras av enbart en förare och ingen tågmästare, biljettautomater bör då finnas.

Denna skrivelse (pkt 1-9) till

Banverket 2002-09-05,

även skickad 2005-03-09 och 2006-05-20

(något reviderad = denna text) och då även till

SL, Stockholms Läns Landsting, Vägverket, Nynäshamn ...

har jag inte fått något svar på alls

(förutoms SLs autosvar)!

Jag tycker själv att idéerna, förslagen, synpunkterna är oerhört viktiga.

Det handlar om att kunna spara kanske 1000-tals liv, spara 10 000 000 000-tals kronor, ge 100 000-tals människor bättre, snabbare, mysigare resor till arbete, skola, fritid och chans till bättre hälsa!

Varför har ni inte svarat ännu?

Mats Lundblad, Djursholm 2009-03-17