

# FÖRENINGEN STOCKHOLMS ÖSTRA

## **Från**

Föreningen Stockholms östra  
C/O Bjurström, Grindtorpsvägen 31, 183 49 Täby  
[info@stockholmsostra.se](mailto:info@stockholmsostra.se)  
<https://stockholmsostra.se>

## **Till**

Region Stockholm  
Trafikförvaltningen  
Investeringsprojekt  
Portfölj Lokalbanor Järnväg  
[registrator.tf@sl.se](mailto:registrator.tf@sl.se)

Ärende/Dok. id.  
TN 2020-0641

## ROSLAGSBANA TILL CITY: Samråd jan-feb 2021

### 1. INLEDNING

Föreningen Stockholms östra består av ett antal boende längs Roslagsbanan. Föreningens medlemmar är kritiska till förlängningen som sådan, och i synnerhet till nedläggningen av Stockholms östra som station.

Föreningen har under hösten 2020 lanserat sajten [stockholmsostra.se](http://stockholmsostra.se). På sajten finns det möjlighet att delta i en informell omröstning i frågan om förlängningen till city är en bra idé och möjlighet att debattera frågan. Vi har vidare lagt upp ett antal dokument i frågan. Vi har också startat Facebook-gruppen "Rädda Stockholms östra". Under hösten har vi lagt upp inlägg om förlängningen till city på närmare 40 andra Facebook-grupper. Det visade sig att debatten i huvudsak uppstod i Facebook-grupperna, där många endast är öppna för medlemmar. Vi har därför summerat diskussionerna från Facebook-grupperna på vår sajt. De Facebook-grupper där det inte uppstod någon diskussion har inte kommenterats.

De huvudsakliga skälen till att vi är kritiska anges nedan, därefter följer ett par allmänna kommentarer.

### 2. CENTRALPUNKTSTANKEN

Vi anser att förslaget att dra Roslagsbanan till city speglar en tanke där alla skall till city, antingen för att det är deras slutmål eller för att byta där. Den här tanken har flera svagheter:

-Tanken blir lätt självuppfyllande. Kommunikationsmedel styr samhällsutvecklingen, och vi tror att samhällsutvecklingen bör styras bort från en centralpunkt och, av många olika anledningar, styra mer mot ett utspritt samhälle.

-Centralpunkten blir sårbar.

-Stockholms geografi är vacker men besvärlig. Centralen kan ha verkat logisk på 1800-talet, men idag är det en dyr och svår princip att upprätthålla.

## FÖRENINGEN STOCKHOLMS ÖSTRA

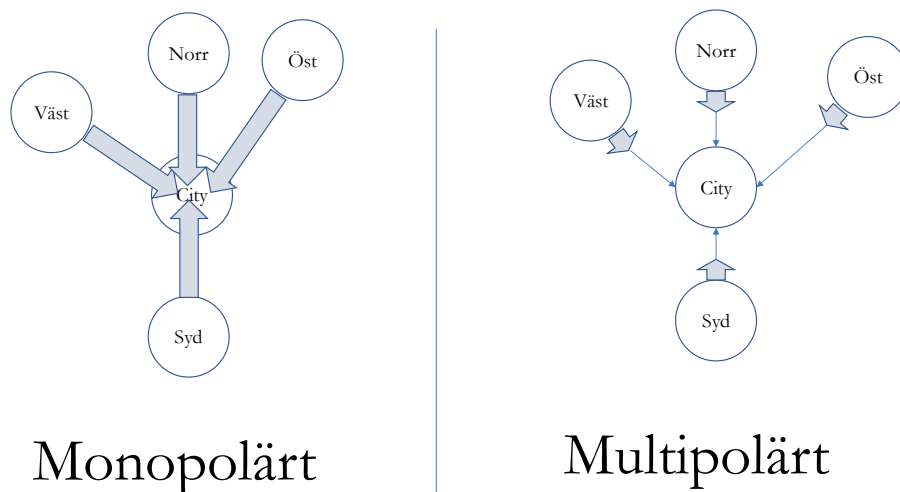


Bild 1: Centralpunktstänkandet har många nackdelar, ett multipolärt samhälle är sannolikt bättre.

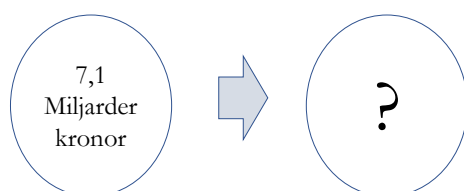
### 3. KOSTNADEN

Den ansatta kostnaden är hög i sig. Flera av föreningens medlemmar har erfarenhet av projektarbete och väl bekanta med fenomenet ”introduktionsbudget”. De som är angelägna om ett visst projekts genomförande skissar en kostnad som beslutsfattarna kan acceptera. När projektet har startat och börjat kosta pengar måste beslutsfattarna successivt öka budgeten. I IT-branschen är en faktor tre på den ursprungliga kostnaden inte ovanlig.

I en balansräkning på drygt 100 miljarder är även sju miljarder mycket pengar, om siffran tredubblas blir den högst avsevärd.

Om projektet blir en ”gökunge” i regionens budget kan man frukta att vård och övrig kollektivtrafik blir lidande.

”Man skall ha respekt för penningen ty den har kostat bonden svett och möda” sade Gustav Vasa. Även om man skulle uttrycka sig annorlunda idag så har uttalandet fortfarande sin relevans.



”Introduktionsbudget”?

Bild 2: Det förekommer att projekt startas med högst optimistisk bild av kostnaden. När projektet väl är startat upplever beslutsfattarna ofta att man inte har något annat val än att tillföra mer pengar.

# FÖRENINGEN STOCKHOLMS ÖSTRA

## 4. TEKNIKGLÄDJE

Återigen med erfarenheter från olika verksamheter, det är intressantare och mer prestigefyllt att bygga nytt än att underhålla det gamla. I olika sammanhang brukar dessutom företrädare för olika kommersiella teknikintressen kunna tillskansa sig en avgörande roll. I vad mån som det har varit fallet i den här frågan kan Föreningen Stockholms östra inte bedöma. Det som var med när det tidiga beslutet fattades sitter på sanningen i denna fråga.

Med tanke på att nyttan med en förlängning till city, för att uttrycka sig milt, inte är uppenbar så inställer sig misstanken att teknik-/nyhetsglädjen är det dominerande motivet till projektet. Vi som använder Roslagsbanan för att få vårt dagliga liv att fungera är betydligt mer intresserade av att banan fungerar i ur och skur än att den går till city.

Den som vill underskatta eller rent av bortse från faktorn om vad som är intressantast eller mest prestigefyllt att arbeta med har sannolikt aldrig arbetat i en organisation som arbetar med underhåll respektive utveckling.

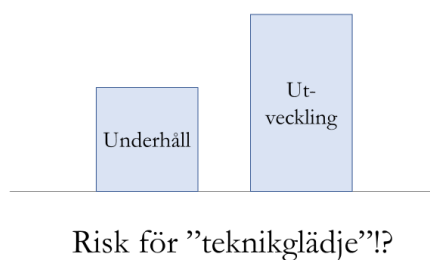


Bild 3: Frågan om vad en organisation anser vara mest givande att ägna sig åt bör inte underskattas. Utveckling och nybyggnad brukar alltid vara intressantare och mer prestigefyllt än att underhålla den befintliga strukturen.

## 5. FÖRSTÖRD LIVSPLANERING

De som idag bor längs Roslagsbanan har med öppna ögon valt att bosätta sig där. De som flyttat till Täby, eller valt att bo kvar där, har förmodligen inte gjort det med tanken att Roslagsbanan förmodligen kommer att gå över Odenplan i en framtid, och att Stockholms östra skall läggas ned.

Antalet människor som får sin planering förstörd är sannolikt stort. Hur många som upplever en förbättring är minst sagt oklart.

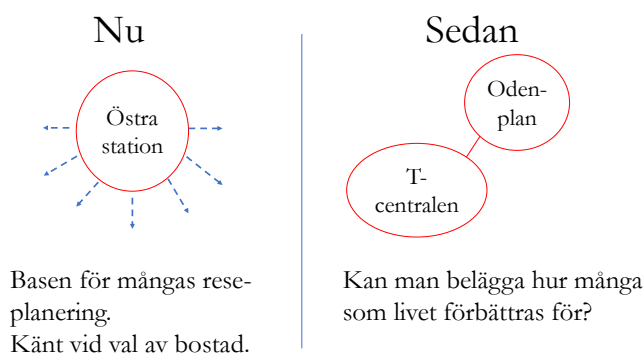


Bild 4: De som idag bor längs Roslagsbanan har sannolikt baserat sina livsbeslut på det faktum att Östra station ligger där det ligger, och kommer att ligga kvar.

# FÖRENINGEN STOCKHOLMS ÖSTRA

## 6. KOMMENTARER TILL SAJTEN

I den informella omröstningen på sajten ligger ”ja-sägarna” i stort sett jämt med dem som är ”nej-sägare” respektive fördrag en förlängning norrut.

Antalet röstande är fortfarande relativt litet. Om man beaktar ekonomin så är det egentligen närmare tre miljoner människor som berörs av beslutet.

I debatten på Facebook-grupperna har vi sett en stor majoritet som inte är för en förlängning till city, men debatten och röstningen går här på olika håll. En del av förklaringen är att samtliga ledamöter av Regionfullmäktige fick ett mail om sajten är den lanserades. Efter mailet fick ja-sidan ett antal hundra röster.

## 7. INFORMATIONEN

En av anledningarna till att större protester inte har hörts kan vara att informationen om förändringen inte har nått ut. Många som föreningens medlemmar talar med tror fortfarande att förlängningen endast är ett förslag, och det är svårt att engagera sig i alla förslag.

Den kommunikationsplan som omnämns i grundavtalet verkar inte vara framtagen än. Man kan hoppas på tydligare information från Region Stockholm. Tyvärr är det vanligt att olika viktiga beslut begravs i stora mängder papper som ingen läser, och opinionen har ingen möjlighet att reagera innan spaden sätts i marken.

Information om samrådet har gått ut, men det har varit lätt att missa. För ökad trovärdighet borde en stor skyltning göras på Östra station, liknande den som man har sett vid tidigare stora arbeten. På skyltarna skulle man tydligt visa vilka planer som finns. Samrådstiden borde förlängas till två månader efter det att skyltarna är på plats.



Bild 5: För att vinna ökad trovärdighet för samrådet borde förslaget presenteras med stora skyltar på Östra station, och samrådstiden förlängas med två månader efter det att skyltarna kommit upp. Foto: i99pp,Wi0kimedia

## 8. EN ALTERNATIV ANVÄNDING AV PENGARNA

Sju miljarder är mycket pengar, och behoven i Region Stockholm är stora. Föreningen Stockholms östra tar inte direkt ställning i frågan, men vi föreställer oss de flesta regioninnevånarna inte ser en förlängning av Roslagsbanan som den mest angelägna åtgärden om det finns sju miljarder. Underhållsläget på sjukhusen är endast en av många saker man kan komma att tänka på i sammanhanget.

Frågan torde vara lika aktuell i de kommuner som har åtagit sig att bidra med hundratals miljoner kronor.

# FÖRENINGEN STOCKHOLMS ÖSTRA

I sammanhang kommer frågan om förlängning av Roslagsbanan norrut upp. Om man antar att sju miljarder är en budgetrestriktion och pengarna kan användas antingen till en förlängning till city eller till en förlängning norrut så kan man fråga sig vad som är bäst. Svaret framstår inte som givet.

Man kan också fråga sig om de nuvarande tankarna löser rätt problem. Till exempel så finns det människor som idag reser med Roslagsbanan för att mötas av överfulla bussar för nästa transportsträcka. Enligt en artikel i *Mitti* den 14 september 2020 så försinkas nya tåg på Röd linje av ett gammalt elsystem.

## 9. LÅG INNOVATIONSGRAD

Misstanken om att vissa teknikintressen har drivit frågan stärks av den låga innovationsgraden. Flera debattörer i Facebook-grupperna har pekat på olika alternativ som verkar intressanta. Helst skulle man naturligtvis vilja se åtgärder som ger stor nytta till låg kostnad.

## 10. PUNKT 3.2, SID. 5 (11)

Enligt punkten ovan kommer ”...tidigare bortvalda alternativ att ... ses över och vägas mot tunnelsträckningen.” Det vore intressant att få veta vad detta innebär i praktiken.

## 11. KAPITALFÖRSTÖRING

Förlängningsförslaget innebär att en del idag fungerande anläggningar och installationer kommer att rivs eller läggas ned.

En utredning om förlängningen borde ge en grov bild av den kapitalförstörelse som förslaget är förknippat med. Denna kapitalförstörelse bör inte baseras på bokförda värden, utan på mer relevanta värden som till återanskaffningskostnaden idag.

## 12. BESLUTSGÅNGEN

Region Stockholm påverkar i och för sig inte beslutsgången på högre nivå, men det kan ändå vara värt att kommentera Stockholmsöverenskommelsen. Principen att kompromissa ihop ett paket känns inte bra. Varje delpost borde diskuteras för sig. Idag vet vi i Föreningen Stockholms östra att flera lokalföreningar i olika partier inte upplever förlängningsbeslutet som särskilt lyckat, men att man på grund av partidisciplinen måste ligga lågt med sina tankar. Ett olyckligt läge i en fråga som kommer att påverka många människor.

Flera debattörer i Facebook-grupperna och på vår sajt är också djupt kritiska till hur arbetet inför Sverigeöverenskommelsen bedrevs. Man menar i stort att kommunalpolitikerna i nordost inte tänkte till ”i fem minuter” för att citera en debattör. Utan känna till detaljerna i arbetet så indikerar resultatet att det ligger något i debattörernas påståenden.

Täby den 2 februari 2021  
Föreningen Stockholms östra

/Peter Bjurström, ordförande  
info@stockholmsostra.se