

Stockholm central

På väg mot förbättrad resandemiljö, tillgänglighet
och trafikkapacitet.

Stockholm central

– en knutpunkt i det svenska järnvägsnätet

Stockholm central är inte bara ett landmärke i huvudstaden, stationen är också navet i det svenska järnvägsnätet, en pulsåder som försörjer både landet och pendeltrafiken i Stockholms- och Mälardalsregionen. Åtta av tio tågresor i landet börjar eller slutar på Stockholm C. Det är med andra ord en strategisk, men också känslig plats som behöver utvecklas.

Stockholm fick sin första järnväg 1860, då spåren mellan Stockholms södra och Södertälje byggdes. 1866 öppnades Norra stambanans första del, från Stockholm till Uppsala. 1871 invigdes två spår som via Centralstationen band ihop järnvägen genom Stockholm, från söder till norr.

Idag – 2009 – har Stockholm central brister när det gäller tågens framkomlig-

het och resenärernas situation. Därför finns det ett stort behov av att anpassa bangården för att möta framtida krav och att samtidigt förbättra både plattformar och gångförbindelser.

När Citybanan öppnas 2017, och trafiken på centralstationen minskar, skapas en möjlighet att göra en förändring. Vi skulle då kunna skapa mer effektiva,

flexibla och resenärsvänliga lösningar. Allt för att Stockholm central ska stå väl rustad för framtidens behov.

Eftersom denna typ av förändringar tar tid lång tid att planera och genomföra, gör Banverket redan nu en förstudie som ska peka ut bra lösningar för framtiden.

Fler vill resa klimatvänligt – det ställer krav

De senaste decenniernas satsningar på att rusta upp och bygga ut järnvägsnätet har inneburit kraftigt förbättrade möjligheter att resa, både snabbt och klimatvänligt. Det är oerhört positivt, och dessutom en utveckling som de flesta menar kommer att fortsätta. Men det ställer också höga krav på spår och på stationer, inte minst Stockholm central.

Dagens spårssystem är begränsat när det gäller kapaciteten, det vill säga möjligheten för tåg att trafikera Stockholm central. Detta förändras i och med Citybanans start, då ytterligare två spår kommer att leda in pendeltågstrafiken i Citybanans tunnel. Men samtidigt ställer framtiden nya krav. Det handlar om en kraftig tillväxt

i fjärrtågstrafiken, men också om behov av ny regional tågtrafik samt helt nya kommunikationer – till exempel höghastighetståg – som kommer att trafikera den planerade Götalandsbanan.

Därför är det viktigt att se vilka lösningar som kan göras inom stationens närområde, från Riddarfjärden till Karlbergs station.

Målet är en bangård som är säker och har en hög kapacitet, samtidigt som den ska vara flexibel för att kunna möta framtida tågtrafik.

Vi kan då också skapa en bättre helhet, trygghet och service för resenärerna.

Vad detta kan innebära ser du på nästa sida.



Vad behöver förändras?

När Citybanan öppnas 2017 flyttas pendeltågstrafiken från Stockholm central. Det innebär att antalet tåg som trafikerar Stockholm central minskar med hälften. Det innebär också att ungefär två tredjedelar av dagens resenärer på Stockholm central istället kommer att resa i Citybanan.

Trafiken kommer därefter att växa för att inom den följande 20–30-årsperioden

nå ungefär samma volym som idag. I Banverkets arbete med att studera och komma med förslag till förändringar handlar det dels om den spårtekniska delen, med att förändra spårdragningar och så vidare, men också om att vidta åtgärder som kan medverka till en bättre miljö för dig som resenär. Här visar vi några exempel på åtgärder och vad de kan betyda för dig som resenär.

Som du ser hänger de olika delarna samman. Genom att göra insatser som höjer trafikkapaciteten öppnas ett antal möjligheter att förbättra den kringliggande miljön och servicen för resenärerna.

Rakare spår och längre plattformar = Ökad säkerhet och bättre tillgänglighet



Spåren rätas ut och plattformarna förlängs. På det viset kan längre tåg än idag få plats. Det ger ökad trafiksäkerhet och trafikkapacitet. Stockholm C sträcker sig då från Vattugatan till Kungsgatan, med möjlighet till fler anslutningar mot både Kungsholmen och City/Gamla Stan. Man kan då också nå T-centralen och Citybanan från både Centralplan och Vasaplan. Med andra ord – kortare gångavstånd och bättre tillgänglighet till både staden och olika kommunikationer.

Fler trappor/trapphus = Minskad trängsel



Fler trappor, trapphus och rulltrappor spridda över en längre plattform innebär att det uppstår mer utrymmen. Det innebär också att trängseln i mitten av plattformarna kan minska. Fler uppgångar från plattformarna – riktade åt olika håll – innebär smidigare förbindelser in i city. Trappförbindelserna kan till exempel leda upp till Vattugatan i söder och området norr om Klarabergsviadukten.

Bredare plattformar = Plats för fler resenärer



Bredare plattformar innebär att spåren förskjuts i sidled. Då kan man prova nya utformningar för spår och plattformar. Det innebär mer plats för resenärerna och det ger möjlighet till bättre förbindelser, genom rulltrappor, hissar och trappor.

PARALLELLA PROJEKT

Utöver Banverkets utredning, som vi redogör för i denna presentation, påverkas Stockholm central och kringliggande områden av samarbetsprojektet "Västra City". Projektet, som drivs av Stockholms stad och Jernhusen AB, fokuserar på:

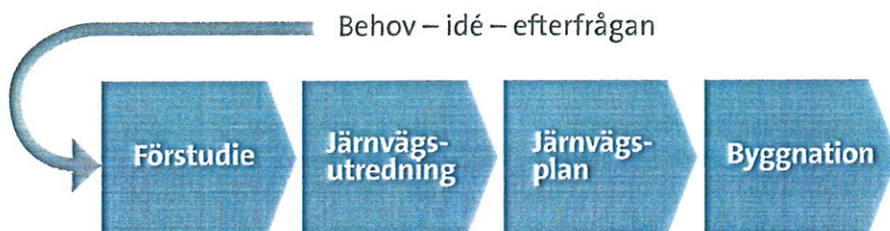
- ▶ Hur Centralstationen, Cityterminalen, T-centralen, Citybanan samt anslutning till bussar ska se ut som helhet och hur de ska fungera tillsammans för att motsvara framtidens behov.
- ▶ Hur området över spåren kan användas för ny bebyggelse, som i så fall länkar samman Stockholms stadskärna med Kungsholmen och dessutom innebär möjligheter att utveckla City.

I Banverkets förstudie ingår även att se över möjligheter och konsekvenser av att bygga över spåren, enligt Västra cityprojektets ambition.



Vad tycker du?

Finns det delar i miljön på Stockholm central som du som resenär tänker särskilt på? I så fall vill vi gärna ha dina synpunkter.



Planeringsprocessen

Löpande samråd och dialog

En förstudie är första steget i planeringsprocessen för ombyggnaden. Syftet med förstudien är att belysa och utvärdera olika tänkbara lösningar, inhämta kunskaper och ta del av synpunkter från myndigheter,

organisationer och allmänhet. Alla inkomna synpunkter bearbetas i det fortsatta arbetet och kommenteras i en särskild samrådsredogörelse som tillsammans med förstudiens slutrapport ger underlag för det fortsatta planeringsarbetet.

Vi behöver dina synpunkter!



Många kommer att påverkas av de förändringar som kan komma att ske i området kring Stockholm central. Därför är det viktigt att det finns en öppen dialog.

I Banverkets arbete är vi angelägna om att höra dina synpunkter. Det kan handla om några av nedanstående frågor, men också om helt andra saker som du berörs av eller har synpunkter på.

- *Hur ska gångstråken se ut för att de ska motsvara önskemålen om att lätt och smidigt ta sig fram på centralen?*
- *Hur upplever du plattformarna idag?*

• Vilka förändringar skulle du vilja se för att känna dig trygg och bekväm?

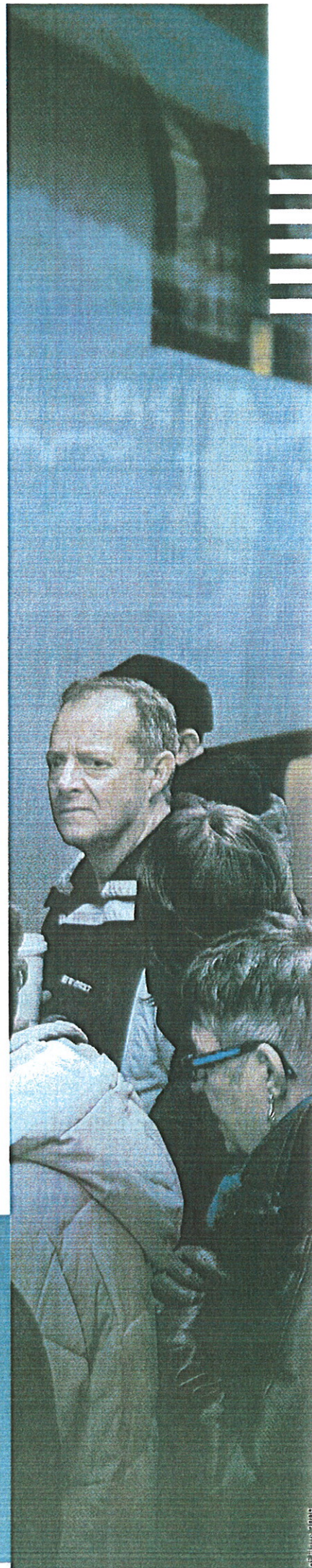
Vi kommer att ta emot och studera samtliga synpunkter och förslag. Banverket äger och förvaltar spår och plattformar. Vi ansvarar för att trafiken till, från och genom stationen fungerar. I arbetet med förändringar av Stockholms central finns fler aktörer. I de fall där synpunkterna handlar om någon annan aktörs ansvar kommer vi givetvis att förmedla dessa synpunkter till den/de som är ansvariga.

Kontaktpersoner

Catharina Lindberg
Tel: 08-762 22 85

Björn Eklund
Tel: 08-762 24 11

Postadress: Banverket, Box 1070, 172 22 Sundbyberg
Tel växel: 0774-44 50 50
E-post: registrator.stockholm@banverket.se
Mer information: www.banverket.se/vara_projekt



Bilden visar hur närområdet kring centralstationen ser ut.
Markeringen på bilden är det område som berörs i förstudien.

