

Citybanan i Stockholm

Remiss från Banverket av järnvägsutredning och miljökonsekvensbeskrivning för pendeltågstunneln

Remisstid 12 september 2003

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Bakgrund

Banverket har tagit fram en järnvägsutredning för Citybanan i Stockholm, d.v.s. för en pendeltågstunnel genom centrala Stockholm. Till järnvägsutredningen hör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Järnvägsutredningen och MKB:n omfattar var sin rapport i A3-format om 103 respektive 87 sidor. Sammanfattning redovisas i gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande, *bilaga 2*. Utredningen ställs ut för att ge allmänheten, myndigheter och organisationer möjlighet att lämna synpunkter. Remisstiden var satt till 2003-09-05 men har förlängts till 2003-09-12.

Citybanan är den blivande pendeltågstunneln genom centrala Stockholm med stationer på Södermalm, Stockholm City och Odenplan. Kommunstyrelsen har i juni 2002 uttalat att en pendeltågstunnel via Stockholms city är den långsiktigt bästa lösningen för utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm. Järnvägsutredningen visar nu att Citybanan kan genomföras och att den på ett bra sätt löser de trafikbehov som den framtida tågtrafiken måste kunna tillgodose.

Enligt Banverket visar järnvägsutredningen att de grundläggande slutsatserna från förstudien ligger fast. Pendeltågstunneln utformas med fyrspårstationer vid Odenplan, Stockholm City och Södermalm. I en första etapp anser Banverket att station Odenplan och stationen på Södermalm skall byggas med två stationsspår. När behov av kapacitet finns byggs ytterligare två spår vid dessa stationer. För stationen på Södermalm redovisar järnvägsutredningen två lägen. Ställning måste nu tas till stationsläge på Södermalm, antingen ett bibehållande av nuvarande station Stockholm Södra eller att anlägga en ny pendeltågsstation intill Slussen, station Stockholm Slussen.

I MKB:n anger Banverket att transportsystemets negativa inverkan på hälsa och säkerhet i Stockholms län minskar. Vidare konstateras bl.a. att pendeltågstunneln inte medför negativ påverkan på nyttjande eller ökad risk för regionens vattenresurser.

En byggstart beräknas kunna ske under 2006 och Citybanan beräknas kunna tas i trafik år 2011.

Remisser

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN), stadsbyggnadsnämnden (SbN) och miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN). Dessutom har Stockholms stadsmuseiförvaltning inkommit med yttrande.

SLK menar att det är viktigt såväl för regionen som stora delar av hela landets järnvägssystem att spårkapaciteten genom Stockholm blir tillräcklig och Citybanan behövs i Stockholmsregionen. Det är mycket angeläget att projektet inte försenas.

Den i järnvägsutredningen föreliggande beräkningen av nettonuvärdeskvoten för de olika stationsalternativen på Södermalm påvisar fördelar för stationsalternativet Stockholm Södra. Bebyggelsen kring Södra Stationsområdet har även utformats med förutsättningen att en pendeltågsstation och bytespunkt till buss föreligger vid Stockholm Södra. Stationen är en viktig del i hela kollektivtrafikförsörjningen av västra Södermalm. En station vid Stockholm Södra station är därför att föredra framför Slussen, varför SLK bestämt förordar detta alternativ.

Det bör särskilt understrykas att om SL och Banverket förordar Slussen som det nya läget för pendeltågsstationen bl.a. p.g.a. den samlade bytespunkt för kollektivtrafiken som detta skulle utgöra, har staden ingen möjlighet att bidra till den merkostnad ett sådant val skulle innebära.

SLK påpekar vidare att vid denna typ av projekt i Stockholms innerstad är det tyvärr oundvikligt att vissa stockholmare kommer att utsättas för buller och vibrationer under byggtiden. Det är angeläget att ett aktivt arbete sker för att minska dessa medborgares exponering för bl.a. bullret/vibrationerna.

GFN och SbN ser ingen anledning att i detta skede av planeringen komma med detaljerade synpunkter på Citybanan, dess utformning och konsekvenser. Det är dock viktigt att detta aktiva samarbete med Banverket och med SL bibehålls i det fortsatta planeringsarbetet.

Rörande de två stationslägena har, som Banverket anger, sinsemellan olika för- och nackdelar. Enligt nämndernas uppfattning visar utredningen dock inte på några särskilda fördelar för alternativ Stockholm Slussen jämfört med stationsläge Stockholm Södra att det skulle uppväga den stora skillnaden i anläggningskostnader om 1,2 miljarder kronor. Nämnderna anser det också vara av stort värde att Stockholm Södra finns kvar som pendeltågsstation eftersom många resenärer är beroende av stationen. GFN och SBN anser dock att stationsläge Stockholm Slussen bör kunna accepteras av staden om SL och Banverket förordar detta stationsläge. Ett accepterande av stationsläge Stockholm Slussen från stadens sida förutsätter att staden inte till någon del får svara för merkostnaderna för detta stationsläge. Nämnden förutsätter vidare att Banverket tillser att tidplanen kan följas och att det i vart fall inte blir någon försening i projektet på grund av medelsbrist.

MHN betonar betydelsen av att nya spår tillkommer snarast, då det är av största vikt att kollektivtrafiken kan förstärkas utan ytterligare dröjsmål. Både för godstrafik och persontransporter är det från miljösynpunkt angeläget att förstärka nuvarande kapacitet.

Länsstyrelsen har i samband med godkännandet av MKB:n särskilt betonat att frågor kring partikelförekomst, magnetfält och grundvatten behöver studeras vidare. Banverket skriver i MKB:n att man har för avsikt att utreda några frågor särskilt. En viktig fråga vid byggskedet är val av etableringsområden och tillfartstunnlar.

MHN pekar på att en ny station vid Slussen ger nya bytesmöjligheter med tunnelbanan, vissa busslinjer, Saltsjöbanan och på sikt även Tvärbanan. Detta är positivt

men bör främst vägas mot att stationen vid Slussen hamnar djupt under mark med relativt stora avstånd till Slussenområdet och svårigheter att nå stationen med tät busstrafik. Avgörande för vilket alternativ som väljs bör vara dess förutsättningar att öka kollektivtrafikens attraktivitet, d.v.s. på sikt öka resandet med kollektiva färdmedel. Möjligheten att placera stationen närmare det egentliga Slussenområdet och inrymma pendeltågstrafiken i den kollektivtrafikknutpunkt som Slussen utgör bör studeras ytterligare.

Stockholms stadsmuseiförvaltning poängterar att en stor del av bebyggelsen inom det område som berörs av Citytunneln har ett stort kulturhistoriskt värde. Stadsmuseiförvaltningen anser att en arkeologisk utredning behöver utföras för att bedöma de olika konsekvenserna av olika placeringar av schakt och spantning. Dessutom behövs ett omfattande kulturhistoriskt underlagsmaterial. Innan detta finns kan förvaltningen inte ta ställning till de olika alternativa dragningarna och stationslägena. Stadsmuseiförvaltningen kan utföra utredningar för att tydliggöra de kulturhistoriska konsekvenserna.

Mina synpunkter

Citybanan är det enskilt viktigaste projektet för att öka kapaciteten för spårbunden trafik i Sverige och i Stockholm. Tågtrafiken till Stockholm har ökat väsentligt under senare år och den kapacitet som de nuvarande två spåren genom centrala Stockholm har, är helt otillräcklig för dagens tågtrafik. Än mindre räcker den för framtidens behov, både för kollektivtrafikförsörjning i länet och för intercitytrafik. Jag ställer mig också positiv till det förslag som nu presenteras. Att bygga långa järnvägstunnlar under centrala Stockholm är en komplicerad sak, men utredningen visar att det går att lösa på ett bra sätt. Det är därför ytterst viktigt att ansträngningar görs så att tidsplanen kan hållas. Jag förutsätter att medelstillelningen sker enligt tidsplan i takt med att utredningar och beslut fattas.

Vad gäller placeringen av stationen på Södermalm är min åsikt att de kraftigt ökade kostnaderna som Slussenalternativet medför inte är motiverade för stadens del. Stockholms Södra täcker dessutom in ett område med många boende och arbetsplatser. Om Banverket och SL förordar placering av stationen vid Slussen kan jag acceptera denna lösning, förutsatt att merkostnaderna för anläggandet inte läggs på staden.

När det gäller säkerhetsaspekterna hänvisar jag till det separata remissvar som brand- och räddningsnämnden har skickat till Banverket. Stockholms brandförsvar framhåller speciellt vikten av att det finns en servicetunnel utmed hela bansträckningen med tillräckligt korta avstånd mellan tvärförbindelserna för att kunna gå in i tunnlar med rökdykare.

Med hänvisning till ovanstående förordar jag att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen översänds denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 27 augusti 2003

ROGER MOGERT

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Sten Nordin* (m) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. som svar på remissen i huvudsak bifalla föredragande borgarråds promemoria
2. därutöver anför följande:

Citybanan är en avgörande del av Stockholms framtida infrastruktur. Det är, precis som gatu- och fastighetskontoret påpekar, av stor vikt att spårkapaciteten i Stockholm utökas. Såväl gods- som persontrafiken har länge haft ett behov av en förstärkning av spårkapaciteten. Detta är en satsning som är viktig för Stockholm, men som också är av största betydelse för gods- och persontrafiken i hela Sverige.

Dagens situation med kraftigt underdimensionerad spårkapacitet kan härledas till den stockholmsfientliga inställning som staten ger uttryck åt när anslagen till huvudstaden länge varit för små. Mot bakgrund av Citybanans centrala betydelse för hela landets framtida gods- och persontrafik är det självskrivet att staten också måste ta sitt ekonomiska ansvar. Nödvändig utbyggnad av spårkapaciteten genom Stockholm är av nationellt intresse, varför det är fullständigt självskrivet att det också skall finansieras av staten. Det finns också anledning att poängtera att enskilda kommuner, enligt kommunallagen inte kan ansvara för utbyggnad av nationella järnvägsnät. Det finns dock i dagsläget inga pengar aviserade från regeringen för satsning på Citybanan och vi tvingas därmed konstatera att hela projektets framtid än så länge är oviss.

Vad det gäller placering av stationsläge på Södermalm finns inte tillräckligt hållbara argument för en nybyggnation 35 meter under Slussen. En nybyggnation skulle kosta 1,4 miljarder mer än att bibehålla nuvarande station Stockholm södra. De pengarna kan rimligtvis satsas på andra viktiga infrastrukturprojekt i stockholmsregionen. En nybyggnation ter sig därutöver olämplig mot bakgrund av att de bostadsområden som anlags i området byggts med föreställning om att Stockholm södra skall användas.

3. förklara protokollet i detta ärende omedelbart justerat.

Reservation anfördes av borgarrådet *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avslå föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anför följande.

Citybanan är av central betydelse för kommunikationerna i Stockholm och övriga landet. Den kollaps som den spårbundna trafiken nu står inför beror i huvudsak på regeringens stockholmsfientliga inställning som manifesteras i lägre anslag till Stockholm än till övriga landet.

Stockholms stad bör redan nu ta ställning för den bästa och mest effektiva dragningen av Citybanan. Vi delar inte borgarrådets åsikt om att Stockholm Södra är det bästa alternativet, utan vi förordar Stockholm Slussen. Denna lösning ger större bytesmöjligheter och avlastar Centralen på ett bättre sätt än alternativet Stockholm Södra. De medel som majoriteten nu avsätter för att införa biltullar på försök kan lämpligen istället avsättas för detta ändamål.

ÄRENDET

Banverket har tagit fram en järnvägsutredning för Citybanan i Stockholm, d.v.s. för en pendeltågstunnel genom centrala Stockholm. Till järnvägsutredningen hör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Järnvägsutredningen och MKB:n omfattar var sin rapport i A3-format om 103 respektive 87 sidor. Sammanfattning redovisas i gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande, bilaga 2. Utredningen ställs ut för att ge allmänheten, myndigheter och organisationer möjlighet att lämna synpunkter. Remisstiden var satt till 2003-09-05 men har förlängts till 2003-10-12. Citybanan är den blivande pendeltågstunneln genom centrala Stockholm med stationer på Södermalm, Stockholm City och Odenplan. Kommunstyrelsen har i juni 2002 uttalat att en pendeltågstunnel via Stockholms city är den långsiktigt bästa lösningen för ökad spårkapacitet genom centrala Stockholm. Järnvägsutredningen visar nu att Citybanan kan genomföras och att den på ett bra sätt löser de trafikbehov som den framtida tågtrafiken måste kunna tillgodose.

Enligt Banverket visar järnvägsutredningen att de grundläggande slutsatserna från förstudien ligger fast. Pendeltågstunneln utformas med fyrspårstationer vid Odenplan, Stockholm City och Södermalm. I en första etapp anser Banverket att station Odenplan och stationen på Södermalm skall byggas med två stationsspår. När behov av kapacitet finns byggs ytterligare två spår vid dessa stationer. För stationen på Södermalm redovisar järnvägsutredningen två lägen. Ställning måste nu tas till stationsläge på Södermalm, antingen ett bibehållande av nuvarande station Stockholm Södra eller att anlägga en ny pendeltågsstation intill Slussen, station Stockholm Slussen.

En byggstart beräknas kunna ske under 2006 och Citybanan beräknas kunna tas i trafik år 2011.

REMISSER

Ärendet har för synpunkter remitterats till stadsledningskontoret (SLK), gatu- och fastighetsnämnden (GFN), stadsbyggnadsnämnden (SbN) och miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN).

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, daterat den 12 augusti 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontorets synpunkter

Det är viktigt såväl för regionen som stora delar av hela landets järnvägssystem att spårkapaciteten genom Stockholm blir tillräcklig och Citybanan behövs i Stockholmsregionen. Det är mycket angeläget att projektet inte försenas. Staden har en viktig uppgift med bl.a. detaljplanarbetet för projektet samt att fortsätta ett aktivt samarbete med Banverket och SL.

Den i järnvägsutredningen föreliggande beräkningen av nettonuvärdeskvoten för de olika stationsalternativen på Södermalm påvisar fördelar för stationsalternativet Stockholm Södra. Bebyggelsen kring Södra Stationsområdet har även utformats med förutsättningen att en pendeltågsstation och bytespunkt till buss föreligger vid Stockholm Södra. Stationen är en viktig del i hela kollektivtrafikförsörjningen av västra Södermalm. En station vid Stockholm Södra station är därför att föredra framför Slussen, varför Stadsledningskontoret bestämt förordar detta alternativ.

Det bör särskilt understrykas att om SL och Banverket förordar Slussen som det nya läget för pendeltågsstationen bl.a. p.g.a. den samlade bytespunkt för kollektivtrafiken som detta skulle utgöra, har staden ingen möjlighet att bidra till den merkostnad ett sådant val skulle innebära.

Vid denna typ av projekt i Stockholms innerstad är det tyvärr oundvikligt att vissa stockholmare kommer att utsättas för buller och vibrationer under byggtiden. Det är angeläget att ett aktivt arbete sker för att minska dessa medborgares exponering för bl.a. bullret/vibrationerna.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 19 augusti 2003 att överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av *Ulf Fridebäck m.fl.* (fp), *bilaga 1*.

Gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande, daterat den 2 juli 2003, redovisas i *bilaga 2*.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 14 augusti 2003 överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av *Lotta Edholm m.fl.* (fp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av *Cecilia Obermüller m.fl.* (mp), *bilaga 1*.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 26 augusti 2003 att överlämna och åberopa miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av *Magnus Hellström m.fl.* (m), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av *Gustav Åkerblom* (fp), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande, daterat den 17 juli 2003, redovisas i *bilaga 3*.

Stockholms stadsmuseiförvaltnings tjänsteutlåtande, daterat den 17 augusti 2003 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen poängterar att en stor del av bebyggelsen inom det område som berörs av Citytunneln har ett stort kulturhistoriskt värde. Stadsmuseiförvaltningen anser att en arkeologisk utredning behöver utföras för att bedöma de olika konsekvenserna av olika placeringar av schakt och spontning. Dessutom behövs ett omfattande kulturhistoriskt underlagsmaterial. Innan detta finns kan förvaltningen inte ta ställning till de olika alternativa dragningarna och stationslägena. Stadsmuseiförvaltningen kan utföra utredningar för att tydliggöra de kulturhistoriska konsekvenserna.

RESERVATIONER M.M.

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Ulf Fridebäck m.fl. (fp) enligt följande.

1. Att avslå förvaltningens förslag till beslut.
2. Att därutöver anförda följande:

Citybanan är av central betydelse för kommunikationerna i Stockholm och övriga landet. Den kollaps som den spårbundna trafiken nu står inför beror i huvudsak på regeringens stockholmsfientliga inställning som manifesteras i lägre anslag till Stockholm än till övriga landet.

Stockholms stad bör redan nu ta ställning för den bästa och mest effektiva dragningen av Citybanan. Vi delar inte förvaltningens åsikt att de båda alternativen är lika bra utan förordar Stockholm Slussen. Denna lösning ger större bytesmöjligheter och avlastar Centralen på ett bättre sätt än alternativet Stockholm Södra. De medel som majoriteten nu avsätter för att införa biltullar på försök kan lämpligen istället avsättas för detta ändamål.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Lotta Edholm m.fl. (fp) med samma lydelse som Ulf Fridebäck m.fl. (fp):s reservation i gatu- och fastighetsnämnden..

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller m.fl. (mp) enligt följande.

Miljöpartiet anser att alternativet med ny station vid Slussens skall väljas.

Snabba och bekväma byten är A och O när det gäller att få så många som möjligt att ställa bilen hemma. Då Stockholms kollektivtrafiksystem bygger på en ”ryggrad” av flera spårlinjer och inte en massa direktbussar, måste de nödvändiga bytena mellan de olika linjerna göras så korta och enkla som möjligt.

Vid Slussen går två T-banor, ett flertal innerstadsbusslinjer, Djurgårdsfärjan, Nacka-Värmdöbussarna samt Saltsjöbanan. I framtiden kommer tvärbanan dras fram till Slussen. Eventuellt kommer på lång sikt en ny T-banelinje från Nacka och ev. Bollmora få en station även i denna punkt. Samtidigt är det viktigt att den idag enda bytesstationen - Centralen/T-Centralen - avlastas.

Vi anser att det tidigare förslaget till lösning för station Slussen, var bättre då gångavstånden mellan pendeltågsperrongen och T-banans plattformar var betydligt kortare. Vidare var förslaget beträffande den extra entrén mot Hornsgatan i detta alternativ även det bästa.

Miljöpartiet anser att planen (och därtill hörande försvarsarbeten) att göra station Odenplan och Station Slussen fyrspåriga för att i framtiden kunna öka pendeltågskapaciteten i detta läge är fel. Framtida större pendeltågskapacitet bör i stället skapas genom att bygga den s.k. Kungsholmsbanan (Västberga - Fridhemsplan/Västra Kungsholmen - Tomtebodan).

Det är fel att tänka sig att alla tunga kollektivtrafikförbindelser skall gå igenom Stockholmsregionens City. I stället bör kommande nord-sydliga järnvägsförbindelser dras i andra relationer, så att fler områden får direktkontakt med pendeltågsnätet.

Däremot bör försvarsarbeten göras i tunneln norr om Station Odenplan, för att göra det möjligt att dra en pendeltågsgren via en ny station under det planerade utvecklingsområdet Norra Station/Karolinska och vidare mot Albano för ihopkoppling med en breddad, uppsnabbad och moderniserad Roslagsbana.

Om alternativet med bibehållen Södra Station väljs, bör en snabb och turtät "horisontalhiss" genom den övergivna gamla järnvägstunneln mellan pendeltågsstationen och T-Station Slussen byggas. Miljöpartiet har i Landstinget redan 1994 motionerat om en s.k. "kabelbana" (byggd som "linbana som rullar på marken") - med en tätthet på c:a en halv minut och en restid på c:a 1-2 minuter - som funktionellt skulle göra stationerna Slussen och Södra Station till en gemensam station för såväl T-bana som pendeltåg.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Magnus Hellström m.fl. (m) enligt följande.

1. Bifalla förvaltningens förslag till beslut.
2. Därutöver anför följande:

I likheten med förvaltningen anser vi att det är av stor vikt att spårkapaciteten i Stockholm utökas. Godstrafiken och den kollektiva persontrafiken har behov av en förstärkning av kapaciteten.

En fråga som ännu inte är avgjord är placeringen av stationen på Södermalm. Av de bägge alternativen – Slussen respektive Södra Station – anser vi att bägge alternativen har sina fördelar och nackdelar varför frågan måste utredas närmare. Slussenalternativet är att föredra pga. av dess många möjligheter till omstigning, exempelvis med dess närhet till tunnelbanan. Södra stationsalternativet är att föredra av kostnadsskäl.

Det största problemet i sammanhanget är dock att regeringen ännu inte anvisat några pengar till Citybanan och därför är hela projektets framtid fortfarande oviss.

Reservation anfördes av Gustav Åkerblom (fp) enligt följande.

1. att förorda Slussen alternativet
2. att i övrigt godkänna förvaltningens förslag till remissvar
3. att därutöver anför följande:

Citybanan är av central betydelse för kommunikationerna i Stockholm och övriga landet. Den kollaps som den spårbundna trafiken nu står inför beror i huvudsak på regeringens stockholmsfientliga inställning som manifesteras i lägre anslag till Stockholm än till övriga landet.

Stockholms stad bör redan nu ta ställning för den bästa och mest effektiva dragningen av Citybanan. Vi delar inte förvaltningens åsikt att de båda alternativen är lika bra utan förordar Stockholm Slussen. Denna lösning ger större bytesmöjligheter och avlastar Centralen på ett bättre sätt än alternativet Stockholm Södra. De medel som majoriteten nu avsätter för att införa biltullar på försök kan lämpligen istället avsättas för detta ändamål.

Gatu- och fastighetskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 2 juli 2003, har i huvudsak följande lydelse.

Tidigare ställningstaganden

Tågtrafiken till Stockholm söderifrån har öka väsentligt under senare år. Den kapacitet, som de nuvarande två spåren genom centrala Stockholm – den s. k. getingmidjan – har, är helt otillräcklig för dagens och framför allt morgondagens tågtrafik. Trafiken ställer krav på att en utökad spårkapacitet kommer till stånd så snart som möjligt. Under hela 1990-talet har en sådan utökad spårkapacitet utretts.

I december 2000 gav regeringen Banverket i uppdrag att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Planeringsarbetet bör enligt regeringens uppdrag genomföras så att en utökad spårkapacitet kan tas i drift senast år 2011. Banverket redovisade i februari 2002 en förstudie för hur en utökad spårkapacitet kan förverkligas. Förstudien ledde till slutsatsen att behovet att utveckla tågtrafiken bäst kan tillgodoses genom utbyggnad av en pendeltågstunnel under centrala Stockholm från Södermalm till Tomtebodavägen via Stockholms City, ett alternativ som Banverket valt att kalla Citybanan i Stockholm.

Pendeltågstunneln föreslås få nya stationer i Stockholms City och vid Odenplan samt en station på Södermalm, Stockholm Södra alternativt Stockholm Slussen. Enligt Banverket är det endast den föreslagna Citybanan som kan tillgodose kollektivtrafikens behov av kapacitet, tillgänglighet och kvalitet på sikt, utan att för den skull medföra stora intrång i stads- och kulturmiljön. Nästa steg i planeringen efter förstudien är att upprätta en järnvägsutredning för den föreslagna Citybanan. Banverket påbörjade detta arbete med att genomföra ett s.k. utökat samråd, där olika intressenter ombeds inkomma med synpunkter och kommentarer över den genomförda förstudien med dess slutsatser.

Gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret konstaterade i sina respektive yttranden över förstudien att kontoren hade medverkat i arbetet med förstudien och kunde helt ställa sig bakom slutsatserna i förstudien. I beslut den 11 juni 2002 överlämnade och återopade gatu- och fastighetsnämnden sitt kontors tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen, och i beslut den 13 juni 2002 överlämnade och återopade stadsbyggnadsnämnden sitt kontors tjänsteutlåtande som svar på remissen, innebärande att båda nämnderna ställde sig bakom slutsatserna i Banverkets förstudie om Citybanan.

Kommunstyrelsen behandlade förstudien den 19 juni 2002 och beslöt att återropa en promemoria i vilken föredragande borgarrådet bl. a. framhöll att Banverkets förstudie på ett övertygande sätt visar att en pendeltågstunnel via Stockholms City är den långsiktigt bästa lösningen för utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm.

Järnvägsutredningen

I järnvägsutredningen har pendeltågstunneln och dess stationer närmare studerats. Det innebär att mer material och förutsättningar för att genomföra den i förstudien mer översiktligt studerade Citybanan har tagits fram. Man kan nu säkrare uttala sig om lämplig utformning, genomförbarhet, kostnader och övriga konsekvenser.

Enligt Banverket visar järnvägsutredningen att de grundläggande slutsatserna från förstudien ligger fast. Pendeltågstunneln utformas med fyrspårstationer vid Odenplan, Stockholm City och Södermalm. I en första etapp anser Banverket att station Odenplan och stationen på Södermalm skall byggas med två stationsspår. När behov av kapacitet finns byggs ytterligare två spår vid dessa stationer. För stationen på Södermalm redovisar järnvägsutredningen två lägen. Antingen behålls Stockholm Södra som pendeltågsstation eller så byggs en ny station vid Slussen. Utredningen visar enligt Banverket att de två stationslägena sinsemellan har olika för och nackdelar. Banverket uppger att verket kommer att under hösten 2003 i samråd med SL och Stockholms stad avgöra vilket stationsläge som skall väljas.

Den föreslagna pendeltågstunneln blir i alternativet Stockholm Södra 5,6 kilometer lång och beräknas kosta 7,3 miljarder kronor. Vid alternativet Stockholm Slussen blir tunneln 6,9 kilometer lång och beräknas kosta 8,5 miljarder kronor. Kostnaderna avser utbyggnaden med tvåspårsstationer, etapp 1. En utbyggnad av etapp 2 med fyrspårsstationer för station Odenplan och stationen på Södermalm beräknas kosta 1,1 miljarder kronor. Enligt regeringens uppdrag till Banverket att planera för den utökade spårkapaciteten skall Banverket föra förhandlingar med de parter som förutom staten har intresse av en utbyggd spårkapacitet, åtgärder i vägsystemet eller förbättrad stadsmiljö i området kring Riddarholmen och Gamla Stan eller av förbättrad kollektivtrafik i regionen. Frågor kring finansiering av utbyggnaden behandlas dock inte i järnvägsutredningen utan dessa förhandlingar hanteras i annan ordning.

Fortsatt planläggning

Sedan Banverket fått in synpunkterna från allmänheten, myndigheter och organisationer, kommer Banverket att slutföra järnvägsutredningen. Den färdigställda järnvägsutredningen skall ligga till grund för regeringens prövning av tillåtligheten av Citybanan. Denna tillåtlighetsprövning skall inledas under 2003.

Parallellt med Banverkets planeringsarbete har staden påbörjat detaljplanearbetet för Citybanan. Stadsbyggnadskontoret har upprättat en startpromemoria för planläggning av Citybanan. Vid sitt möte den 12 juni i år beslutade stadsbyggnadsnämnden att planarbetet skall påbörjas med programsamråd. En förutsättning för detaljplanearbetet är att Banverket nu lägger stor kraft på lokalisering och utformning av stationer och andra delar av Citybanan som får konsekvenser för den fysiska miljön i staden.

Detaljplaner för utbyggnaden förutsätts antas av kommunfullmäktige under första halvåret 2005. Under 2005 förbereds utbyggnaden med ledningsomläggningar, arbetstunnlar m.m., medan byggnadsarbetena för pendeltågstunneln beräknas kunna påbörjas under 2006. Citybanan beräknas kunna tas i trafik år 2011.

Analys

Citybanan är ett mycket omfattande projekt. Att bygga en tvåspårs järnvägstunnel om 6 à 7 kilometers längd med tre stationer under centrala Stockholm innebär komplicerade och avancerade anläggningsarbeten. Tunneln kommer i kontakt med eller i närheten av tunnelbanan och flera olika ledningstunnlar och berggrum. Järnvägsutredningen visar att Citybanan kan genomföras och att den på ett bra sätt löser de trafikbehov som den framtida tågtrafiken måste kunna tillgodose. Järnvägsutredningen har nu ställning tagits till många frågor om tunnels utformning och dess funktion. Det gäller trafikeringsfrågor, säkerhetsfrågor och olika standard- och kvalitetskrav. Stadens förvaltningar, bl. a. gatu- och fastighetskontoret, stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och brandförsvaret, har medverkat i arbetet med järnvägsutredningen och har därigenom haft möjlighet att påverka utformningen i olika avseenden.

Många frågor kommer att vidarestuderas i det fortsatta planeringsarbetet. Det gäller inte minst läge och utformning av stationsuppgångar för station City, där flera möjliga alternativ bearbetas. För stationen på Södermalm redovisas två lägen, dels nuvarande Stockholm Södra, dels en station strax sydväst om Slussen, station Stockholm Slussen. Som Banverket anger visar de två stationslägena sinsemellan olika för- och nackdelar. Ett beslut om val av stationsläge måste tas nu i början av hösten i år för att inte försena projektet.

De båda stationslägena får båda betydande trafikströmmar. Station Slussen kan få något fler resenärer med hänsyn till omstigningsmöjligheterna till tunnelbanan via T-banestationerna Slussen och Medborgarplatsen. Vid alternativet Stockholm Södra är man hänvisad till omstigning till tunnelbanan vid station T-centralen. Även den nya station Odenplan kommer att få goda omstigningsmöjligheter med tunnelbanan.

Fördelarna med stationsläge Stockholm Södra är att den nuvarande stationen har många resenärer, att stationen täcker in ett stort område med många arbetsplatser och bostäder, samt att man har goda omstigningsmöjligheter till många busslinjer, bl. a. stombusslinje 4. Fördelarna med stationsläge Stockholm Slussen är att trafikanter från Nacka/Värmdösektorn får möjlighet till omstigning till pendeltågssystemet. Stationen täcker även in ett område på Södermalm med

många arbetsplatser och bostäder som i dag inte ligger nära pendeltågssystemet. I dag är det endast pendeltågen som stannar vid station Stockholm Södra. Om alternativ Stockholm Slussen väljs kommer inga pendeltåg att gå via Stockholm Södra. De utredningar och analyser som har gjorts visar att det är ett mycket litet intresse av att då istället låta exempelvis regionaltågen stanna vid Stockholm Södra. Sannolikt kommer därför inte några tåg att stanna på Stockholm Södra om Stockholm Slussen väljs som pendeltågsstation på Södermalm.

En viktig skillnad mellan stationslägena är skillnaden i anläggningskostnader. Alternativet Stockholm Slussen beräknas vara 1,2 miljarder kronor dyrare än alternativet Stockholm Södra. Om regional finansiering av projektet kommer att krävas utgår staden från att det är SL, som ansvarig för pendeltågstrafiken, som kommer att svara för den. Kostnadsökningen för Citybanan om alternativ Slussen väljs kommer således inte att belasta stadens budget.

Kontorens förslag/synpunkter

Genom att nu en järnvägsutredning för Citybanan ställs ut har Banverket tagit ett viktigt steg i att förbättra tågförbindelserna genom centrala Stockholm. Järnvägsutredningen visar att det är fullt möjligt att bygga en pendeltågstunnel under centrala Stockholm och att en sådan lösning på ett bra sätt löser de kapacitetsproblem som tågtrafiken har i dag och kommer att få framöver.

Pendeltågssystemet kommer att få en allt viktigare roll i kollektivtrafikförsörjningen av stockholmsregionen. En förstärkning av pendeltågssystemet är betydelsefull för att bibehålla höga kollektivtrafikandelar när stockholmsregionen växer. Enligt den regionala utvecklingsplanen RUFSS beräknas regionen växa med upp mot 20 000 invånare per år fram till mållåret 2030. För att få ett långsiktigt hållbart transportsystem i regionen måste en stor del av den tillkommande bebyggelsen i regionen lokaliseras i nära anslutning till pendeltågsstationer.

Det är viktigt att planeringsarbetet för Citybanan bedrivs med kraft för att kunna hålla Banverkets tidplan för projektet. Tidplanen får anses vara relativt pressad, men den medger ändå inte att Citybanan kan tas i trafik förrän omkring år 2011.

Kontoren har inte anledning att i detta skede av planeringen komma med detaljerade synpunkter på Citybanan, dess utformning och konsekvenser, eller på innehållet i övrigt i järnvägsutredningen och dess tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Företrädare för kontoren har som nämnts deltagit i planeringsarbetet, och de synpunkter och förslag som framförts från kontoren har till stora delar kunnat tillgodoses.

Det är angeläget att det aktiva samarbetet mellan stadens förvaltningar å ena sidan och Banverket och SL å andra sidan bibehålls i det fortsatta planeringsarbetet. Staden har vidare ett avgörande inflytande på utformningen av Citybanan genom ansvaret att upprätta och anta detaljplaner för projektet. För det fortsatta arbetet är det dock viktigt att ett avgörande tas i fråga om val av stationsläge på Södermalm. I järnvägsutredningen anges att Banverket har för avsikt att under hösten 2003 i samråd med SL och staden avgöra vilket stationsläge som ska väljas.

De två stationslägena har, som Banverket anger, sinsemellan olika för- och nackdelar. Enligt kontorens uppfattning visar utredningen dock inte på några särskilda fördelar för alternativ Stockholm Slussen jämfört med stationsläge Stockholm Södra att det skulle uppväga den stora skillnaden i anläggningskostnader om 1,2 miljarder kronor. Kontoren anser det också vara av stort värde att Stockholm Södra finns kvar som pendeltågsstation eftersom många resenärer är beroende av stationen. Bebyggelsen har under 1980- och 1990-talen utformats med förutsättningen att kollektivtrafikförsörjningen i området sker med pendeltåg och vidare att det finns goda möjligheter till en fortsatt utveckling av området kring Södra station.

Kontoren anser dock att stationsläge Stockholm Slussen bör kunna accepteras av staden om SL och Banverket förordar detta stationsläge. De förbättrade bytesmöjligheterna för Nacka/Värmdösektorn innebär stora fördelar för kollektivtrafiksystemets funktion, och en pendeltågsstation Stockholm Slussen skapar möjligheter att utveckla en stor del av centrala Södermalm. Ett accepterande av stationsläge Stockholm Slussen från stadens sida förutsätter att staden inte till någon del får svara för de merkostnader som detta stationsläge har i förhållande till ett bibehållande av Stockholm Södra.

En byggstart beräknas kunna ske under 2006 och Citybanan beräknas kunna tas i trafik år 2011. Kontoren förutsätter att Banverket tillser att tidplanen kan följas och att det i vart fall det inte blir någon försening i projektet på grund av medelsbrist.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande har i huvudsak följande lydelse.

Järnvägsutredning med tillhörande MKB utgör underlag för regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken. MKB'n har godkänts av Länsstyrelsen. Syftet med remissen är att inkomma med synpunkter både på utformning av föreslagen sträckning och på materialets kvalitet som beslutsunderlag. Av särskilt intresse är den ännu ej avgjorda frågan om val av stationsläge på Södermalm. Miljöförvaltningen har tidigare inkommit med synpunkter på granskningshandlingar av Järnvägsutredning och MKB. Då efterfrågades bl a tydligare beskrivning av omstigningsförhållanden mellan pendeltåg och tunnelbana, jämförelse mellan de båda stationslägena på Södermalm samt möjligheter att redan inledningsvis bygga stationerna med fyrspårdrift. Dessutom detaljsynpunkter inom områdena buller, vibrationer, elektromagnetiska fält och miljöpåverkan under byggskedet.

Dessförinnan remissbehandlades förstudien av Miljö- och hälsoskyddsnämnden 2002-06-11.

Parallellt sker sedan en tid även stadens detaljplanearbete. Startpromemoria för planläggning av sträckan redovisades för Stadsbyggnadsnämnden i juni.

I nästa skede utarbetas en järnvägsplan med en ny uppdaterad MKB som även den godkänns av Länsstyrelsen samt förnyat samrådsförfarande. I järnvägsplanen är det meningen att ytterligare detaljstuda vald lösning med bl a särskilda studier av byggskedet och dess omgivningspåverkan. Samtidigt påbörjas arbetet med att ta fram bygghandlingar. Järnvägsplanen bedöms kunna vinna laga kraft i slutet av 2005.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen har vid ett flertal tillfällen framfört betydelsen av att nya spår tillkommer snarast, då det är av största vikt att kollektivtrafiken kan förstärkas utan ytterligare dröjsmål. Både för godstrafik och persontransporter är det från miljösynpunkt angeläget att förstärka nuvarande kapacitet.

Vid beskrivning av framtida trafikbehov antas en utveckling motsvarande scenario hög i den regionala utvecklingsplanen. Trafikprognoser (särskilt på längre sikt) innebär betydande osäkerheter. Trafikmängderna påverkas av en mängd faktorer, däribland taxor, folkmängd, ekonomi och inte minst hur de nya spåren kommer att trafikeras. Möjligheterna att skapa ett attraktivt kollektivtrafiksystem som kan förstärka resandet i framtiden bör vara utslagsgivande vid de avvägningar som görs.

Några grundförutsättningar som bör prioriteras är att föreslagen lösning ska ge ökade möjligheter till byte mellan linjer och trafikslag. Pendeltågssystemet har idag få bra bytespunkter till tunnelbanan. Långa transportsträckor vid stationerna bör undvikas och närhet till omgivande gatunät prioriteras. Av betydelse för attraktiviteten är även möjligheterna till utblickar under resan. En förstärkning av spårkapaciteten är angelägen och förlängs byggtiden med ett eller flera år ska det ställas i relation till de fördelar som avses uppnås. Även störningar under byggtiden till boende och andra berörda ska givetvis beaktas. Ingrepp i stadsbild och miljö bör begränsas. Såväl pendeltåg, fjärr- gods- som regionaltågstrafiken ska ges förutsättningar att utvecklas på bästa sätt.

Länsstyrelsen har i samband med godkännandet av MKB'n särskilt betonat att frågor kring partikelförekomst, magnetfält och grundvatten behöver studeras vidare. Banverket skriver i MKB'n att man har för avsikt att utreda några frågor särskilt. Utöver partiklar och magnetfält gäller det även arkeologiska utredningar, stationsuppgångarnas utformning samt buller under byggskedet. En viktig fråga vid byggskedet är val av etableringsområden och tillfartstunnlar. Särskilt tillfartstunnlar riskerar bli en stor störningskälla genom den stora mängden transporter. Förvaltningen förutsätter att slutligt val av platser sker från en bedömning om störningskänslighet och i samråd med berörda inom staden.

Vid driftskedet kan störningar i form av stomljud till ovanliggande bostäder förekomma. Miljöförvaltningen konstaterar att MKB'n anger att åtgärder kommer att vidtas så att inga

byggnader får stömljudsnivåer över 30 dBA, vilket är det riktvärde som förvaltningen anser ska uppfyllas.

Val av stationsläge på Södermalm

En fråga av särskilt intresse i detta skede är den ännu ej avgjorda frågan om stationsläge på Södermalm.

En ny station vid Slussen ger nya bytesmöjligheter med tunnelbanan, vissa busslinjer, Saltsjöbanan och på sikt även Tvärbanan. Detta är positivt men bör främst vägas mot att stationen vid Slussen hamnar djupt under mark med relativt stora avstånd till Slussenområdet och svårigheter att nå stationen med tät busstrafik. Avgörande för vilket alternativ som väljs bör vara dess förutsättningar att öka kollektivtrafikens attraktivitet, d.v.s. på sikt öka resandet med kollektiva färdmedel.

Om Slussenalternativet ska kunna medföra de fördelar som avses uppnås bör avståndet till Slussenområdet förkortas väsentligt. I nuvarande förslag är stationen vid Slussen förlagd 35 meter under mark. Från den nya pendeltågsstationen vid Slussen blir avståndet till Medborgarplatsens tunnelbana 120 meter, till Slussens tunnelbana 280 meter, till Södermalmstorg 400 meter och till Nacka/Värmdöbusarna 400 meter. Det ska jämföras med avståndet från befintlig station Stockholms Södra till Mariatorgets tunnelbana som är 500 meter och till tunnelbana vid Medborgarplatsen som är 600 meter. Att namnge den nya pendeltågsstationen Slussen är således något missvisande, den bör snarare benämnas station Medborgarplatsen.

Möjligheten att placera stationen närmare det egentliga Slussenområdet och inrymma pendeltågstrafiken i den kollektivtrafikknutpunkt som Slussen utgör bör studeras ytterligare. Det bör finnas möjligheter att i samband med den nödvändiga Slussenupprustningen ge plats åt en pendeltågsstation närmare Södermalmstorg. Även angoringsmöjligheter för busstrafiken är av väsentlig betydelse för en lyckad kollektivtrafiklösning. Om en sådan utformning visar sig vara svårgenomförbar, framstår Slussenalternativet som en mindre attraktiv lösning.