



Christer Lundin
Strategisk trafikplanering
Tel: 508 263 71
christer.lundin@gfk.stockholm.se

2002-05-28

Dnr 02-334-1356

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Utökat samråd om Citybanan. Remiss från kommunstyrelsen

FÖRSLAG TILL BESLUT

GFN godkänner slutsatserna i Banverkets förstudie om Citybanan i Stockholm.

Olle Zetterberg

Monica Hildingson

SAMMANFATTNING

Banverket har i februari i år redovisat en förstudie om Citybanan i Stockholm. Slutsatsen i förstudien är att endast en pendeltågstunnel under centrala Stockholm med nya stationer i Stockholms City och vid Odenplan kan tillgodose kollektivtrafikens behov av kapacitet, tillgänglighet och kvalitet på sikt, utan att för den skull medföra stora intrång i stads- och kulturmiljön.

Banverket har nu påbörjat arbetet med att upprätta en järnvägsplan för denna lösning. Inledningsvis genomförs ett s.k. utökat samråd, där en mängd olika intressenter ombeds inkomma med synpunkter och kommentarer över den genomförda förstudien med dess slutsatser.

Kontoret har medverkat i arbetet med förstudien och kan helt ställa sig bakom slutsatserna i studien. Kontoret medverkar även aktivt i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Förslagen i förstudien överensstämmer också med det inriktningsbeslut om fortsatt arbete med Citybanan som gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har godkänt under maj månad i år.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Banverket fick i december år 2000 i uppdrag av regeringen att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Enligt uppdraget bör planeringsarbetet genomföras så att en utökad spårkapacitet kan tas i drift senast år 2011. Banverket har påbörjat planeringen genom att genomföra en förstudie.

Som en del i förstudien genomförde Banverket ett samråd om Cityspåren i Stockholm våren 2001. Som stadens svar på samrådet uttalade kommunfullmäktige den 15 juni 2001 i samband med behandlingen av stadens budget att i samverkan med staten och landstinget påbörja genomförandet av en pendeltågstunnel mellan Södermalm och City samt till Banverket uttala att en stark målsättning från Stockholms stad är att pendeltågstunneln kan tas i bruk år 2009.

I februari 2002 redovisade Banverket resultatet av förstudien. Följande tre principalternativ har studerats i förstudien för att utöka spårkapaciteten genom centrala Stockholm:

- ? *Tredje spåret.* Alternativet innebär att ett nytt spår byggs längs befintliga spår mellan Stockholm Södra och Stockholms Central. Två alternativ har studerats; ett som innebär ett körfält mindre på Centralbron och ett alternativ som innebär att hela Centralbron ersätts med en tunnel för vägtrafiken.
- ? *Pendeltågstunneln.* En tunnel med två spår byggs mellan Stockholm Södra och Tomtebodan. Nya stationer anläggs i Stockholms city och vid Odenplan. På Södermalm har två alternativa stationslägen studerats – Stockholm Södra respektive Slussen.
- ? *Kungsholmenbanan.* En tågstunnel med två spår byggs mellan Älvsjö och Tomtebodan. Nya stationer anläggs vid Liljeholmen och Fridhemsplan. I Vasastan har två alternativa stationslägen studerats – Karlberg respektive Odenplan.

Slutsatserna som dras i förstudien är att tredje spåret inte ger tillräcklig kapacitet att klara det långsiktiga behovet av tågtrafik genom centrala Stockholm. Kungsholmenbanan ger tillräcklig kapacitet men innebär ett komplext och svårtrafikerat system. Det försämrar tillgängligheten till de största målpunkterna i innerstaden då trafiken delas upp på två spår och resulterar bl. a. i en lägre turtäthet för pendeltågstrafiken in mot Stockholms Central.

Den helt övervägande delen av de myndigheter och organisationer som uttalat sig i frågan under samrådet har i likhet med staden förordat pendeltågstunneln under centrala Stockholm.

Enligt Banverket är det enda alternativ som uppfyller kraven på såväl utökad spårkapacitet som god tillgänglighet pendeltågstunneln under centrala Stockholm, den s. k. Citybanan. Banverket förordar därför i förstudien att detta alternativ utgör grunden i det fortsatta planeringsarbetet.

Inriktning för fortsatt arbete med Citybanan

I en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden hemställer borgarråden Sten Nordin och Mikael Söderlund att gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret tillsammans med Banverket omgående ser över möjligheterna att korta tiden för planeringsprocessen och vilka åtgärder som kan vidtagas i avvaktan på en pendeltågstunnel. Kontoren bör skyndsamt återkomma med ett gemensamt inriktningsärende för det kommande arbetet.

Det som är styrande för projektets tidplan är Banverkets planerings- och projekteringsarbete. Då det rör sig om ett omfattande utredningsarbete ser Banverket inte idag några möjligheter att korta ner sin planeringsprocess som beräknas vara färdig 2005, men uppger att man avser att studera alla möjligheter att korta ner planeringstiden. Byggandet av anläggningen beräknas ta ca 5 år och tunneln kan tas i bruk senast år 2011.

Kontoren har inlett ett nära samarbete med Banverket för att i ett tidigt skede av planeringsprocessen få inblick i och påverka det fortsatta planeringsarbetet. Stadens detaljplanearbete påbörjas så snart som ett mer konkret förslag till sträckning föreligger. Sannolikt påbörjas planarbetet under hösten 2002 då Banverkets järnvägsutredning har tagit form. Detaljplanarbetet går sedan parallellt med Banverkets järnvägsplanearbete för att kunna avslutas i anslutning till att Banverket tar ställning till järnvägsplanen under 2004.

Vad gäller kapacitetshöjande åtgärder före 2011 ser kontoren positivt på att pröva Banverkets förslag till temporär ombyggnad av södra infarten till Stockholms Central. Åtgärden kan ge utrymme för ytterligare 4 tåg per riktning under maxtimmen och ger tillsammans med nya Årstabron 28 tåglägen under maxtimmen. Man kommer därmed i närheten av det behov av 28-30 tåglägen som finns fram till 2011. Stadsbyggnadskontoret bedömer att åtgärden kan genomföras utan ändring av gällande detaljplaner förutsatt att den inte blir permanent utan kan tas bort när pendeltågstunneln är färdigställd.

Stadsbyggnadsnämnden och gatu- och fastighetsnämnden har under maj månad i år godkänt denna inriktning för fortsatt arbete med Citybanan.

Utökad samråd i järnvägsutredningen

Nästa steg i planeringsprocessen efter förstudien är att Banverket upprättar en järnvägsutredning. Denna kommer att innehålla dels ett utökad samråd, dels en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), som skall godkännas av länsstyrelsen. Järnvägsutredningen beräknas bli klar kring det kommande årsskiftet och kommer att ligga till grund för regeringens tillåtlighetsprövning enligt bestämmelserna i miljöbalken.

Arbetet med järnvägsutredningen innebär fortsatt planeringen för att anlägga en pendeltågstunnel Stockholm, Citybanan, vilken Banverket med

stöd av förstudien beslutat utgöra den bästa lösningen på frågan om att en utökad järnvägskapacitet i centrala Stockholm. Banverket kommer även att i det fortsatta arbetet studera alternativa sträckningar för tunneln under Södermalm.

Som en del i järnvägsutredningen genomför Banverket under april – juni i år ett utökat samråd enligt miljöbalken. Banverket önskar få skriftliga eller muntliga synpunkter på spårutbyggnaden. Det är främst Banverkets slutsatser i förstudien att fortsätta utreda en pendeltågstunnel genom centrala Stockholm och förbereda en regeringsprövning av denna spårutbyggnad som Banverket önskar kommentar kring.

Banverkets skrivelse till staden om det utökade samrådet har av kommunstyrelsen remitterats till gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljö- och hälsoskydds-nämnden.

Analys

Företrädare för såväl gatu- och fastighetskontoret som stadsbyggnadskontoret har medverkat i Banverkets arbete med att ta fram förstudien för Citybanan i Stockholm. De synpunkter som kontorens företrädare framfört under arbetets gång har tillgodosetts i förstudien.

I samrådet under första halvåret 2001 om utökad järnvägskapacitet i centrala Stockholm har fullmäktige förordat alternativet med en pendeltågstunnel genom centrala Stockholm, och att det bör vara en stark målsättning att en sådan lösning kan tas i bruk år 2009.

Kontoren har vidare föreslagit gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden att godkänna förslag till inriktning för fortsatt arbete med Citybanan, innebärande att man ser över möjligheterna att korta tiden för planeringsprocessen och ser över vilka åtgärder som kan vidtas i avvaktan på en pendeltågstunnel.

Kontorets förslag/synpunkter

Kontoret kan helt ställa sig bakom de slutsatser som Banverket har dragit av den utförda förstudien. En lösning med en pendeltågstunnel genom centrala Stockholm är det enda alternativ som även på sikt kan tillgodose den spårbundna kollektivtrafikens behov av kapacitet, tillgänglighet och kvalitet, och utan att för den skull medföra stora intrång i stads- och kulturmiljön.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner slutsatserna i Banverkets förstudie om Citybanan i Stockholm, vilka också överensstämmer med det förslag till inriktningsbeslut om fortsatt arbete med Citybanan som gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden nyligen har godkänt.

SLUT