



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

2003-07-02

Tomas Enqvist
Innerstadsavdelningen
Tel. 508 261 43
Tomas.enqvist@sbk.stockholm.se

Dnr 02-334-1356
Dnr 2003-09110-32

Till
Gatu- och fastighetsnämnden
Stadsbyggnadsnämnden

Citybanan i Stockholm, Järnvägsutredning. Remissyttrande

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. GFN överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen
2. SBN överlämnar och åberopar tjänsteutlåtandet som svar på remissen till kommunstyrelsen

Olle Zetterberg

Ingela Lindh

SAMMANFATTNING

Banverket har tagit fram en järnvägsutredning för Citybanan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, som nu ställs ut för att ge allmänheten, myndigheter och organisationer möjlighet att lämna synpunkter. Citybanan är den blivande pendeltågstunneln genom centrala Stockholm med stationer på Södermalm, Stockholm City och Odenplan.

W:\gfk.yourvoice.se\work\2003-08-19\Tjut\38.doc

Bilaga: Citybanan i Stockholm. Broschyr med information om den pågående järnvägsutredningen om Citybanan. Banverket 2003. (Ej till stadsbyggnadsnämnden som tidigare erhållit broschyren)

Kommunstyrelsen har i juni förra året 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.

Företrädare såväl för gatu- och fastighetskontoret som för stadsbyggnadskontoret har medverkat i arbetet med järnvägsutredningen. De synpunkter och förslag som kontoren har framfört har till stora delar kunnat tillgodoses. Kontoren har inte 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.

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.

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.

Kontoren anser dock att stationsläge Stockholm Slussen bör kunna accepteras av staden om SL och Banverket förordar detta stationsläge. Bytesmöjligheterna för Nacka/Värmdösektorn förbättras, och en pendeltågsstation vid Slussen täcker in ett stort antal bostäder och arbetsplatser som idag inte ligger nära pendeltågssystemet.

Ett accepterande av stationsläge Stockholm Slussen från stadens sida förutsätter att staden inte till någon del får svara för merkostnaderna för detta stationsläge.

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.

UTLÅTANDE

Remissen

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.

I enlighet med gällande lagstiftning ställer Banverket ut järnvägsutredningen och MKB:n för att ge allmänheten, myndigheter och organisationer möjligheter att lämna synpunkter på materialet. Utställningstiden löper fram till den 5 september. Stockholms stad har ombetts komma med synpunkter. Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har fått ärendet på remiss från kommunstyrelsen med begäran om svar senast den 20 augusti.

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 detaljplanarbetet 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 detaljplanarbetet 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 bergrum.

Järnvägsutredningen visar att Citybanan kan genomföras och att den på ett bra sätt löser de trafikbehov som den framtida tågtrafiken måste kunna tillgodose.

Genom 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 stockholmregionen 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.

Kontoren föreslår att gatu- och fastighetsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden överlämnar och återoppar detta tjänsteutlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

SLUT