



**GEMENSAMT  
TJÄNSTEUTLÅTANDE**

1(7)

2002-04-18

Stadsbyggnadskontoret  
Innerstadsavdelningen  
Tomas Enqvist  
Tfn 08-508 261 43

Dnr 2002-02991-50

Gatu- och fastighetskontoret  
Strategisk trafikplanering  
Christer Lundin  
Tfn 08-508 263 71

Dnr 02-334-519:1

Stadsbyggnadsnämnden  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Inriktning för fortsatt arbete med citybanan. Svar på skrivelse från  
Sten Nordin och Mikael Söderlund (m)**

---

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Nämnderna godkänner kontorens förslag till inriktning för fortsatt arbete med citybanan.

Ingela Lindh

Olle Zetterberg

**UTLÅTANDE**

**Sammanfattning**

Banverket fick i december år 2000 i uppdrag av regeringen att planera för en utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Banverket har i februari 2002 tagit ställning för att en utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm löses bäst genom en ny pendeltågstunnel via Södermalm, City och Vasastaden, den s k citybanan.

Borgarråden Sten Nordin och Mikael Söderlund har hemställt att kontoren 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 2011.

Kontoren har inlett ett nära samarbete med banverket i syfte 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 tagit form och 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.

## **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 och i februari 2002 redovisat resultatet av en förstudie där man förordar att en utökad kapacitet löses bäst genom en pendeltågstunnel genom centrala Stockholm, den s k citybanan.

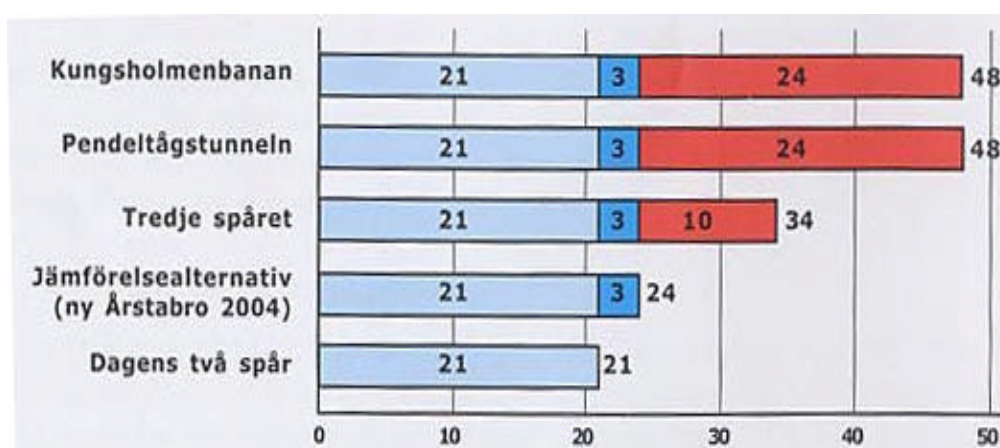
I en skrivelse till gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden hemställer borgarråden Sten Nordin och Mikael Söderlund att gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret tillsammans med banverket omgående ser över möjligheterna att korta tiden för planeringsprocessen och vilka åtgärder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

## Banverkets förstudie

Banverket har som ett första steg i sin planeringsprocess under 2001 upprättat en förstudie för projektet. I förstudien har studerats olika alternativ för att utöka spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Tre principalternativ har studerats:

- ? *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 Stockholms södra och Tomtebodan. Nya stationer anläggs i Stockholms city och vid Odenplan. På Södermalm har två alternativa stationslägen studerats – Stockholms södra resp Slussen.
- ? *Kungsholmenbanan.* En tåg tunnel med två spår byggs mellan Älvsjö och Tomtebodan. Nya stationer anläggs vid Liljeholmen och Fridhemsplan. I Vasastan har två alternativa stationslägen studerats – Karlberg resp 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 förvisso 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 enda åtgärd som uppfyller kraven på såväl utökad spårkapacitet som god tillgänglighet är pendeltågstunneln varför banverket i förstudien förordar att detta alternativ utgör grunden i det fortsatta planeringsarbetet. I arbetet med järnvägsutredningen kommer banverket att studera alternativa sträckningar för tunneln över Södermalm.



*Kapacitet för respektive alternativ, (antal tåg per riktning under maxtimmen). Idag uppgår behovet till 28-30 tåglägen. 2015 beräknas behovet ha ökat till 33-37 tåglägen. 2030 beräknas behovet ha ökat till 41-47 tåglägen.*



Översikt över de studerade alternativen.

## Banverkets planeringsprocess

Planering av järnvägsbyggande följer den process som regleras i lagen om byggande av järnväg. Processen drivs av Banverket och består av några väldefinierade skeden, där arbetet successivt fördjupas från översiktliga studier till detaljprojektering. Sammantaget beräknas processen ta ca 5 år.

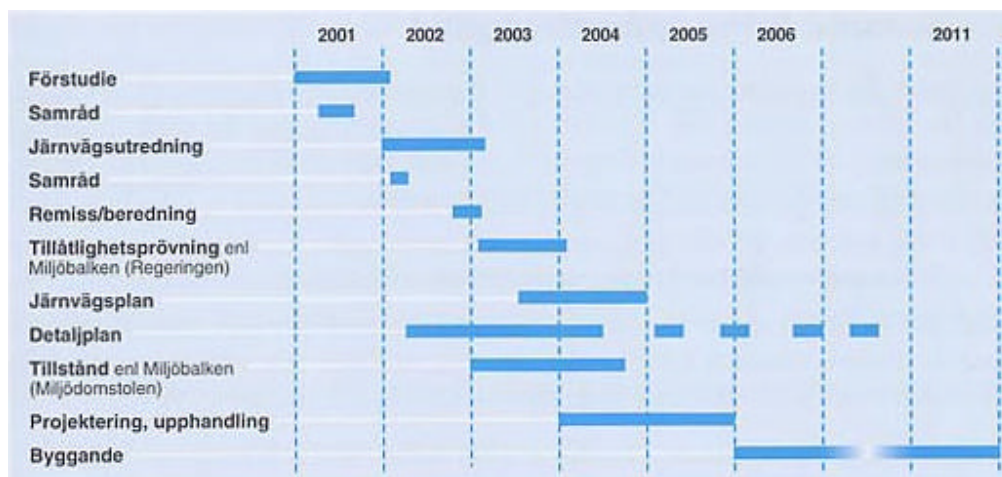
Det första steget i banverkets planeringsprocess utgörs av ovan beskrivna förstudie som redan är klar. Syftet med förstudien är att belysa olika tänkbara lösningar för att utöka spårkapaciteten, att inhämta synpunkter på spårutbyggnaden från myndigheter, organisationer och enskilda samt utvärdera de olika lösningarna och ta ställning till hur det fortsatta planeringsarbetet skall bedrivas.

Nästa skede i processen utgörs av en järnvägsutredning där alternativa sträckningar och utformningar av den föreslagna åtgärden prövas. I järnvägsutredningen skall ingå en miljökonsekvensbeskrivning. Järnvägsutredningen har påbörjats och beräknas vara färdig i början av 2003.

Med järnvägsutredningen som grund skall sedan regeringen pröva åtgärdens tillåtlighet. Om regeringen ger tillåtlighet till spårutbyggnaden kan den inte hindras (bara modifieras) genom andra myndighets- eller domstolsbeslut. Regeringsprövningen beräknas ske under 2003.

Det sista steget i processen utgörs av en järnvägsplan där den valda lösningen bearbetas i detalj för att bli klargöra hur mycket mark som behövs till anläggningen och hur projektet är tänkt att genomföras. Arbetet med järnvägsplanen påbörjas sannolikt innan regeringsprövningen är avslutad och planen kan vara färdig i slutet av 2004.

Parallellt med järnvägsplanen kan banverket påbörja projektering och upphandling. Bygandet av pendeltågstunneln kan påbörjas 2005/2006. Byggtiden är beräknad till 5 år.



*Banverkets process och tidplan.*

## Stadsbyggnadskontorets planeringsprocess

En järnvägsplan får inte strida mot gällande detaljplaner. Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att påbörja detaljplanearbete för projektet när ett mer konkret förslag till sträckning för pendeltågstunneln föreligger. Sannolikt påbörjas planarbetet när järnvägsutredningen kommit en bit på väg, dvs någon gång under hösten 2002. Detaljplaneprocessen beräknas ta ca 1,5 år och kan därmed vara färdig i anslutning till att banverket tar slutlig ställning till järnvägsplanen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att arbetet kan bedrivas med normalt förfarande utan programskede. Banverkets förstudie och järnvägsutredning är av sådan karaktär att det kan ersätta programskedet enligt PBL.

Pendeltågstunneln kommer att beröra ett stort antal fastigheter på Södermalm och Norrmalm. Planarbetet kommer därför sannolikt att delas in i etapper, t ex Södermalm i etapp 1 och Norrmalm i etapp 2. I planen kommer bl a ett reservat för pendeltågstunneln att läggas ut och djupbyggnadsbegränsningar införas för bebyggelsen ovanför tunneln. Det kan även bli aktuellt med nya byggrätter för uppgångar, ventilationsanläggningar etc.

## Åtgärder för utökad kapacitet fram till 2011

Befintliga spår förbi den sk getingmidjan har redan idag inte kapacitet att klara det behov av tågtrafik som föreligger. Nuvarande spårutformning har idag en kapacitet för 21 tåglägen (antal tåg per riktning under högtrafikens maxtimme). När den nya Årstabron står färdig 2004 ges möjligheter till ytterligare 3 tåglägen. Behovet uppgår idag till 28-30 tåglägen. Behovet kommer successivt att öka för att 2015 uppgå till 33-37 tåglägen.

För att förbättra situationen under tiden fram till 2011 då pendeltågstunneln beräknas vara färdig har banverket studerat olika alternativ till spår förstärkningar. Bl a så har man tittat på möjligheterna att vända pendeltåg vid Slussen i en befintlig tunnel, vända pendeltåg vid Stockholm Södra samt vända pendeltåg vid Liljeholmen. Mot bakgrund av att de olika åtgärderna kräver omfattande utredningsarbete, att de är mycket kostsamma samt att de tar mycket lång tid att genomföra har banverket avfärdat förslagen. Man har också tittat på möjligheterna till förbättringar i signalsystemet men kommit fram till att de förbättringar av systemet som gjorts de senaste 15 åren inte går att förbättra ytterligare.

Det man däremot ser som ett rimligt alternativ att genomföra är en temporär ombyggnad och breddning av södra infarten till Stockholms central. Åtgärden innebär att man bygger om växlar och gör en begränsad utbyggnad av järnvägsbron över Norrström närmast kajen vid Klara Mälarstrand samt likaledes en tillfällig bro över vägförbindelsen mellan Tegelbacken och Stadshusbron. Tågen kan därmed passera bron med en högre hastighet, 80 km/h istället för 40 km/h, vilket kan ge utrymme för ytterligare 4 tåglägen under maxtimmen.

Ombyggnaden kan enligt banverkets bedömning vara färdig tidigast 2005. Tillsammans med nya Årstabron kan antalet tåglägen då uppgå till 28 och man kommer i närheten av det behov av 28-30 tåglägen som föreligger fram till 2011.



*Förslag till ombyggnad av södra infarten till Stockholms C.*

### **Förslag till inriktning för det fortsatta 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. Bygandet av anläggningen beräknas ta ca 5 år och tunneln kan tas i bruk 2011.

Kontoren har inlett ett nära samarbete med banverket i syfte att i ett tidigt skede av planeringsprocessen få inblick i och påverka det fortsatta planeringsarbetet. Stadsbyggnadskontoret avser att påbörja detaljplanearbete för projektet när ett mer konkret förslag till sträckning föreligger. Sannolikt påbörjas planarbetet under hösten 2002 då banverkets järnvägsutredning tagit form. Planarbetet samordnas sedan med banverkets järnvägsplanearbete och kan vara färdigt i anslutning till att banverket fastställer sin järnvägsplan under 2004.

Vad gäller kapacitetshöjande åtgärder före 2011 har kontoren inlett ett samarbete med banverket i syfte att klargöra möjligheterna till och förutsättningarna för en breddning av södra infarten till Stockholms central.

Med hänsyn till att åtgärden är temporär och att det innebär relativt begränsade ingrepp över Norrström ser kontoren förslaget som genomförbart. Platsen är förvisso känslig ur stadsbildssynpunkt men är redan idag starkt präglad av spår- och vägområden. En förutsättning för projektet är att åtgärden regleras så att bron inte riskerar att bli permanent.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att eftersom åtgärden är tillfällig och ligger inom tolkningsutrymmet för gällande detaljplaner krävs ingen ny detaljplan för projektet. Eftersom det handlar om en brokonstruktion krävs heller inget bygglov annat än för eventuella stödmurar på marken. Eftersom föreslagen bro berör stadens mark krävs dock stadens tillstånd.

**SLUT**