

2001-05-29

Till
Banverket Östra banregionen
Projekt Cityspåren
Box 1070
172 22 Sundbyberg

SAMRÅD OM CITYSPÅREN I STOCKHOLM VÅREN 2001

En förstärkning av järnvägskapaciteten genom centrala Stockholm är en av de mest akuta åtgärderna för att motverka växande miljöskador och intrång i natur- och kulturmiljöer från regionens transportapparat. Behovet av att sanera miljöer som förstörts av trafikapparatens expansion är samtidigt akut. För bägge dessa problem krävs beslut och åtgärder snarast.

1. Vi förordar att en pendeltågstunnel i grunt läge genom Stockholms centrala delar byggs. En sådan tunnel skulle ge mycket god tillgänglighet till pendeltåget i hela innerstaden. Fördelen med ett grunt läge är dels att det ger snabbare och enklare omstigningar, dels att det möjliggör en station med nära knytning till Slussen och därmed T-banan, Saltsjöbanan/Tvärbanan samt bussarna mot Nacka/Värmdö.

2. För att snabbt öka kapaciteten bör parallellt den s k Liljeholmsgrenen byggas. En sådan satsning är troligen det snabbaste sättet att frigöra kapacitet i den s k Getingmidjan och skulle skapa en attraktiv omstigningsmöjlighet mellan pendeltåg, T-bana och Tvärbanan vid Liljeholmen. Utan att skapa låsningar ger Liljeholmsgrenen möjlighet till en långsiktig satsning på den s k Kungsholmenbanan liksom på en lösning enligt den s k Karlsruhe-modellen, dvs att låta tågen fortsätta in i innerstaden som spårväg.

3. För att sanera miljön dels kring Gamla stan och Riddarholmen, vid Tegelbacken och längs nuvarande Klarastrandsleden men också radikalt reducera trafiken på (eventuellt helt stänga) Munkbron och Skeppsbron, och dessutom samtidigt definitivt undanröja behovet av den s k Österleden, förordar vi att man vidareutredde förslaget om en s k Centrumtunnel.

Storsatsning på ny spårkapacitet nödvändig

Debatten om Stockholmstrafiken har länge fokuserat på problem inom vägtrafiken. Detta är olyckligt eftersom det är det spårburna kollektivtrafiksystemet, inte vägnätet, som är ryggraden i regionens transportsystem. Brister i vägnätet leder sällan till problem i spårtrafiken. Problem i den spårbundna trafiken ger däremot omedelbart försämringar även på vägnätet. Tillgängliga resurser för att förbättra kapacitet och tillförlitlighet i transportsystemet måste därför under lång tid koncentreras mycket kraftigt till att bygga ut, rusta upp och förbättra kvaliteten hos kollektivtrafiken, särskilt den spårbundna kollektivtrafiken.

En förstärkning av den spårbundna kollektivtrafiken i Stockholmsregionen är angelägen av flera skäl:

- Med en bättre spårtrafik reduceras behovet av vägar. Spårtrafik är betydligt mera ytsnål än vägtrafik, dvs ju större andel av trafiken som kan ske på spår, desto lägre blir det sammanlagda markbehovet för transportapparatens. Att främja en övergång till spårtrafik är därför ett väsentligt inslag i en sammanhållen politik för att minska transportapparatens intrång i värdefulla natur- och kulturmiljöer.
- Spårtrafik är energisnål. Genom att främja spårtrafik blir det lättare att minska utsläppen av olika luftföroreningar, koldioxid m m.

- Att främja kollektivtrafik (inkl spårtrafik) framför privatbilism är väsentligt för att motverka social isolering inom den stora minoritet av befolkningen (äldre, barn, funktionshindrade, låginkomsttagare m fl) som inte har tillgång till bil. Ju fler som baserar sina resor på bilen, desto större del av den kommersiella servicen kommer att anpassas till dem som har bil. Med en ökad andel bilinnehavare tenderar den fysiska planeringen att anpassas främst efter bilisternas behov och undergräva tillgängligheten till social och kommersiell service för ekonomiskt och socialt svagare grupper.

Satsa på en pendeltågstunnel i grunt läge, men...

En pendeltågstunnel enligt de föreslagna modellerna ger möjlighet till en kraftig expansion av såväl pendeltågstrafiken som annan järnvägstrafik. Detta har störst betydelse för den regionala trafik- och miljösituationen, men påverkar också möjligheterna att t ex ersätta inrikes- (kanske delvis även utrikes-) flyg med snabbtåg.

En tunnel i djupt läge anses tekniskt enklare och billigare att bygga än en tunnel i ytligare läge. Vi förordar likväl att man väljer ett grunt läge. Det ger snabbare och enklare omstigningar och gör därmed kollektivtrafiken mera attraktiv och ger dessutom förutsättningar för en station med nära knytning till Slussen och därmed till vitala delar av T-banan, Saltsjöbanan/Tvärbanan samt bussarna mot Nacka/Värmdö.

Den viktigaste svagheten med en tunnelloösning är att det kommer att dröja minst ett decennium innan någon ytterligare kapacitet kan tas i bruk. Detta är en mycket allvarlig nackdel, men denna fråga hanteras tyvärr inte i Banverkets material.

...den bör kompletteras med en parallell satsning på Liljeholmsgrenen

Liljeholmsgrenen (ett dubbelspår från Älvsjö till en säckstation vid Liljeholmen)

- ger möjlighet att redan på ganska kort sikt frigöra viss spårkapacitet i den s k Getingmidjan och därmed underlätta en ökning av alla typer av tågtrafik till och genom Stockholm,
- ger reservkapacitet och därmed större tillförlitlighet i händelse av olyckor i en framtida pendeltågstunnel eller på nuvarande spår,
- skapar nya omstigningsmöjligheter i ett mycket attraktivt läge där den anknyter såväl till T-banesystemet som till Tvärbanan,
- underlättar en framtida, koncentrerad exploatering vid Liljeholmen, ett läge som i ett antal avseenden är fördelaktigt från miljösynpunkt,
- innebär det första steget på en långsiktig satsning på den s k Kungsholmenbanan och skulle dessutom kunna utnyttjas för införande av en duolösning enligt den s k Karlsruhemodellen, dvs att tågen fortsätter som stadsspårväg från Liljeholmen utefter Hornsgatan och Västerbron ut i innerstaden.

Möjligheter till samfinansiering

Mot bakgrund av att vägsystemet i Stockholmsregionen, som nämnts, inte kan fungera om inte spårtrafiken fungerar, är det rimligt att ett betydande bidrag till kostnaderna för investering och drift av de nya spårsystemen tas från Vägverkets budget, alternativt att betydande summor förs över från Vägverket till Banverket. På den privata sidan finns det en lång rad företag inom t ex den lokala transportbranschen som har mycket att vinna på en minskad privatbilism och som därmed borde ha ekonomiska motiv att bidra.

På motsvarande sätt bidrar en förstärkning av spårsystemens kapacitet till Luftfartsverkets möjligheter att sköta sina uppgifter. Inrikes flygtrafik på relativt korta distanser (upp till 50-60 mil) svarar för en mycket stor del av den s k peakproblematik som Luftfartsverket anger som ett huvudskäl bakom önskemålen om att få bygga ut flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen. När kapaciteten i järnvägsnätet stärks, minskar Luftfartsverkets investeringsbehov. Likaså underlättas möjligheterna för verket att uppfylla de miljökrav om bl a begränsningar av de samlade koldioxidutsläppen från den samlade verksamheten som är ett villkor för att få ta tredje banan i drift. Det är mot denna bakgrund rimligt att även Luftfartsverket bidrar ekonomiskt till att förbättra spårtrafiken till och genom Stockholm. Av samma skäl har de flygbolag som idag tvingas bort från attraktiva slottider på grund av

den "onödiga" delen av inrikesflyget motiv att bidra till finansieringen av en bättre inrikestrafik på järnväg.

Storsatsning på miljösanering av infrastrukturen nödvändig

För att sanera stads- och naturlandskapen i Stockholm från de omfattande intrång transportapparaten orsakar krävs mycket långsiktiga och omfattande satsningar. Förödelsen har åstadkommits genom rader av åtgärder under hela det senaste seklet. Att neutralisera effekterna av dessa ingrepp kommer att kräva mycket stora insatser och kan ta lång tid. Det är mot denna bakgrund avgörande att man från politiskt håll är mycket tydliga kring sina ambitioner om miljöförbättringar och tar ett mycket bredare och mera grundläggande grepp än vad som hittills skymtat i debatten.

Vägtrafiken orsakar idag mycket omfattande störningar i centrala Stockholm. Centralbron sträckning förbi Riddarholmen och Gamla stan, Tegelbacken, Klarastrandsleden liksom den överväldigande trafiken förbi medeltidsmiljöer på Munkbron och Skeppsbron är skräckinjagande exempel på hur en planering dikterad av bilismens behov kan föröda en rik kulturmiljö och blockera medborgarnas tillgång till natur- och strandmiljöer. Det är mycket angeläget att sanera dessa miljöer.

Förbered satsning på Centrumtunneln

Den lösning som ter sig mest realistisk men som samtidigt troligtvis är den mest komplicerade och dyrbara är den s k Centrumtunnel som förordas i utredningen "*Hur förhindra en trafikinfarkt i Stockholm?*" som Per Kågeson gjort på uppdrag av Svenska vägföreningen. Med en sådan lösning skulle man kunna sanera miljön dels kring Gamla stan och Riddarholmen, vid Tegelbacken och längs Klara sjö och Barnhusviken (=riva Centralbron och krympa/flytta Klarastrandsleden), men också radikalt kunna reducera trafiken på (eventuellt helt stänga) Munkbron, Skeppsbron och Strömbron för privatbilism. Med en sådan lösning skulle man samtidigt definitivt undanröja behovet av Österleden. Trots det mycket stora tekniska och ekonomiska åtagande som man kan förutse, framstår en vidare utredning av förslaget om en s k Centrumtunnel som en långsiktigt mycket angelägen åtgärd när det gäller att restaurera huvudstadens centrala delar.

Flytta Klarastrandsleden – anlägg strandpromenad längs Klara sjö/Barnhusviken

En pendeltågstunnel frigör spårkapacitet norr om Centralstationen, längs Klarastrandsleden. Detta utrymme bör, enligt föreningens uppfattning, utnyttjas för att flytta Klarastrandsleden så att vattenlinjen ut mot Klara sjö och Barnhusviken åter blir tillgänglig för stockholmarna i form av t ex en strandpromenad, kanske någon servering, bryggor m m. En sådan förändring underlättas av en centrumtunnel, men kan genomföras även utan en ny tunnel.

Regeringens direktiv ej uppfyllda

Banverkets redovisning brister tyvärr i flera avseenden. Bl a har man inte i alla delar utfört den uppgift som anges i direktiven. Banverket har t ex inte beaktat att det i direktiven sägs att "*Möjligheterna till utbyggnad i deletapper bör därför övervägas*". Det förs inte heller, vilket anges i direktiven, några egentliga resonemang om "*möjligheten till en framtida handlingsfrihet i fråga om miljö-, spårkapacitets- eller väginsatser*".

Nya spår och vägar löser inte köproblemen

En förstärkning av spårkapaciteten genom centrala Stockholm är sannolikt en ovanligt effektiv investering när det gäller att minska köproblemen i vägnätet. Ändå är de förväntade effekterna på köbildningen precis som för alla andra satsningar på ny väg- eller spårkapacitet i regionen som diskuteras, troligen marginella. Vägtrafikens köproblemen kommer inte på allvar att kunna bemästras förrän man inför någon form av trängselavgifter.

Magnus Nilsson
ordförande