



Naturskyddsföreningen
i Stockholms län

2002-06-14

Till
Banverket
Citybanan i Stockholm
Box 1070
172 22 Stockholm

Sammanfattning

En ny pendeltågstunnel i grunt läge bör byggas. Mot bakgrund av de mycket stora tekniska utmaningarna är det dock osannolikt att en ny tunnel kan tas i bruk redan 2011. Frågan om kortsiktiga förstärkningar av spårsystemet måste därför ges minst samma prioritet som byggandet av pendeltågstunneln. Denna aspekt ges alltför liten vikt i förstudien.

Kortsiktiga åtgärder som bör prioriteras:

- Fler vagnar inom alla spårssystem.
- Längre pendeltåg, vilket förutsätter längre perronger.
- Högre hastigheter i alla spårssystem.
- Den förändring av växlar söder om Centralstationen som Banverket föreslår.
- Utbyggnad av Tvärbanan från Alvik till Sundbyberg och Solna.

Förstudien underskattar framtida efterfrågan på tågtrafik och därmed behovet av spårkapacitet:

- När trängselavgifter införs ökar kapacitetsbehoven på spårvidan.
- Koldioxidbubblan över Arlanda driver över vägtrafikanter till spårtrafik.
- Konsumentpriserna på bensin och diesel kan väntas höjas reallt.
- Flera av de stora vägsatsningar som förstudien förutsätter är osannolika.
- Efterfrågan på inrikesflyg kommer att dämpas på grund av bl a bristande flygplatskapacitet samt nya miljö- och skatteregler.
- Efterfrågan på tågresor till och från Stockholm i rusningstid kommer att öka p g a ökad långpendling med snabbtåg.

Därför bör planeringen av ett tredje spår öster om de två nuvarande mellan Södra station och Centralstationen i kombination med miljösanering av området, drivas vidare. En ytterligare spårförbindelse från Älvsjö under Mälaren, antingen som tvärbana eller som tunnelbana, bör dessutom övervägas.

Valet av stationsläge på Södermalm bör styras av trafikantnytta och samhällsekonomisk lönsamhet.

Garantier måste skapas så att sänktunneln vid Slussen inte leder till ändrat vattenutbyte mellan Mälaren och Saltsjön.

1. En ny pendeltågstunnel i grunt läge är, enligt föreningens uppfattning, mycket angelägen. Tunneln skulle ge mycket ny kapacitet och nya avstigningspunkter i innerstaden vilket stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft. Vår slutsats av bl a det redovisade materialet är att kollektivtrafiken troligen bäst gynnas om spårsystemet utformas så att fjärrtåg, regionaltåg och pendeltåg till eller genom Stockholm i minst ett läge har stopp som medger smidiga, direkta byten



Naturskyddsföreningen
i Stockholms län

mellan alla tågslag. En effektiv fördelning av tågtrafikanterna bör främst ske genom att erbjuda många attraktiva bytespunkter mellan å ena sidan den reguljära järnvägen, å andra sidan tunnelbanan, de olika spårvägssystemen samt Roslagsbanan, och inte genom nya, genomgående järnvägslägen.

2. Bygget av en pendeltågstunnel rymmer, såvitt vi kan förstå, mycket stora tekniska utmaningar och osäkerheter. Det är därför, enligt vår uppfattning, osannolikt att en ny tunnel kan tas i bruk redan 2011. Det är angeläget att byggtiden minimeras utan att tumma på miljö, säkerhet och kvalitet, t ex genom skiftarbete/helgarbete och genom att parallellt arbeta vid flera påslag.
3. Mot bakgrund av såväl akuta kapacitetsbrister som osäkerheten beträffande öppningstiden för tunneln är åtgärder som snabbt gör det möjligt att hantera större passagerarantal utan nämnvärt fler tåglägen över "Getingmidjan" mycket betydelsefullt både i det korta och det långa perspektivet. Om inte kollektivtrafiken ges möjlighet att redan på kort sikt svälja huvuddelen av den förväntade trafiktillväxten i regionen, är risken stor att väldiga, från trafiksynpunkt omotiverade och långsiktigt felstrukturerade väginvesteringar genomförs. Av inte minst miljöskäl måste därför frågan om kortsiktiga förstärkningar ges minst samma prioritet som pendeltågstunneln. Kortsiktiga åtgärder (som måste omfatta såväl infrastruktur som fordon, hastigheter m m) har hittills getts alltför liten vikt i arbetet med nya spårförbindelser genom Stockholm.
4. Bland de åtgärder som redan på kort sikt kan höja kapaciteten utan fler tåglägen i Getingmidjan, och som därför bör ges högsta prioritet hör:
 - Fler vagnar som är rymliga, bekväma och luftkonditionerade inom alla spårssystem, bl a med sikte på 5-minuterstrafik på Tvärbanan förbi Årstaberget då den nya järnvägsbron öppnas. Möjligheten att, åtminstone försöksvis, utnyttja dubbeldäckade vagnar bör övervägas.
 - Längre pendeltåg, vilket även förutsätter längre perronger.
 - Fler bytespunkter mellan pendel-/regiontåg och andra spårssystem så att resenärer uppmuntras att stiga av pendeltågen utanför innerstaden. Angelägna åtgärder är höjda hastigheter på Tvärbanan och tunnelbana så att alternativa resvägar, som inte förutsätter avstigning vid någon av innerstadens stationer eller färd genom "Getingmidjan", blir tidsmässigt attraktiva. Stationen vid Årstaberget bör anpassas för regionalståg.
5. Därutöver krävs redan på kort sikt ytterligare spårkapacitet över Saltsjö-/Mälarsnittet.
 - Den förändring av växlar söder om Centralstationen som Banverket presenterat är angelägen men kommer troligen att behövas även i framtiden. Utgångspunkten bör därför vara att utforma ombyggnaden på sådant sätt att en permanentning blir acceptabel. Anläggningens intrångseffekter i stadsbilden kan kräva kompenserande åtgärder i området, t ex inskränkningar av vägtrafiksystemets omfattning, för att bedömas som acceptabla.
 - Utbyggnaden av Tvärbanan från Alvik till Sundbyberg och Solna bör högprioriteras. Med nya omstigningsmöjligheter mellan pendeltågssystemet och Tvärbanan kan Tvärbanans befintliga kapacitet över Saltsjö-/Mälarsnittet mellan Alvik och Liljeholmen utnyttjas betydligt bättre än idag, bl a genom tätare trafik.
6. Flera av de förutsättningar som anges för utredningen är osannolika och leder, enligt vår uppfattning, till att man i förstudien underskattar efterfrågan på tågtrafik och därmed även behovet av spårkapacitet. Några exempel:
 - Att man *inte* skulle införa trängselavgifter i regionen under de närmast 5-10 åren är osannolikt. Trängselavgifter ökar efterfrågan på bl a tågresor.



Naturskyddsföreningen
i Stockholms län

- Den skoldioxidbubblan över Arlanda kommer att tvinga fram åtgärder som driver över vägtrafikanter till spårtrafik. De utredningar som gjorts visar att någon form av avgifter på biltrafiken till och från flygplatsen krävs om anläggningen ska kunna uppfylla miljövillkoren.
- Att konsumentpriserna på bensin och diesel inte skulle komma att höjas reellt är osannolikt med tanke på de internationella åtaganden om minskade koldioxidutsläpp som Sverige och EU gjort. Högre drivmedelspriser driver upp efterfrågan på tågtransporter. Till detta kan läggas planerna på en körsträcke baserad beskattning på i första hand tung trafik.
- Flera av de stora vägsatsningar som ingår såväl i den nyligen beslutade regionplanen RUF5 som i Stockholmsberedningens projektlista har små förutsättningar att förverkligas. Till dessa hör Förbifart Stockholm.
- Efterfrågan på inrikesflyg kommer att dämpas på grund av bl a bristande flygplatskapacitet samt miljö- och skatteregleringar. Dessa tendenser bidrar till att stärka efterfrågan på snabba tågförbindelser mellan landets regioner vilket i sin tur driver upp behovet av spårkapacitet genom Stockholm.
- Med höjda hastigheter på spåren växer det rimliga pendlingsavståndet till Stockholm. Resande från ett växande antal orter ute i landet kommer att efterfråga tågresor till och från Stockholm i rusningstid.

7. Mycket talar således för att den föreslagna pendeltågstunneln på sikt inte ger tillräcklig ny kapacitet. Detta ger flera konsekvenser:

- Även en utbyggnad av ett tredje spår öster om de två nuvarande mellan Södra station och Centralstationen bör förberedas. Övervägande skäl talar, som nämnts, för att även fortsättningsvis koncentrera trafiken med fjärr-, regional- och pendeltåg genom Stockholm till City. En förnyelse av spåren mellan Slussen och Tegelbacken (inte minst bulleråtgärder) är dessutom angelägen som en del i en övergripande miljösanering av området där även bl a ett borttagande av Centralbron ingår.
- Försvarsarbete för att anlägga fyra spår vid tunnelns samtliga tre stationslägen i innerstaden bör ske.
- Den pendeltågsgren Solna-Arninge som förordas i RUF5 och av Stockholmsberedningen bör inte komma till stånd då den riskerar att i onödan ytterligare förvärpa kapacitetsbristerna. I den föreslagna banans dragning finns i realiteten redan idag en attraktiv och utvecklingsbar spårförbindelse i form av Roslagsbanan. Inriktningen bör vara att successivt förstärka Roslagsbanan med bl a dubbelspår till Vallentuna och Åkersberga och höja hastigheterna. På sikt bör man överväga att flytta banans slutstation från Östra station till Centralstationen och därmed skapa en direktanslutning till bl a pendeltågen..
- Däremot bör projekteringen av en pendeltågslinje Älvsjö-Fittja (eventuellt ända till Norsborg) med eventuell konvertering av T-banan Masmö-Norsborg till pendeltågsstandard påbörjas. Restiderna från Norra Botkyrka till Stockholm är orimliga och bidrar sannolikt till områdenas sociala problem. Lösningen ställer ökade krav på kapacitet i Getingmidjan, men är angelägen därför att den stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och ökar tillgängligheten dels för boende i främst Norra Botkyrka, dels till området kring Kungens Kurva.
- En ytterligare spårförbindelse under Mälaren bör övervägas. Två principlösningar bör studeras:
 - a/ Tvärbanesystemet utvidgas med en i huvudsak tunnelförlagd bana Älvsjö-Alvik. Hur kopplingen från Solna mot Universitetet och den vidare anslutningen till Lidingöbanan bör utformas måste särskilt studeras med anledning av de förutsättningar reglerna för nationalstadsparken ger. En möjlighet kan vara att banan dras från Solna och Ulriksdal i tunnel (alternativt i ytläge om Bergshamraleden bantas) till Bergshamra och vidare (samlökaliserad med en flyttad Roslagsbana) via Universitetet och därefter i nuvarande Björnåsvägen till Ropsten med koppling till Lidingöbanan.



Naturskyddsföreningen
i Stockholms län

- b/ Tunnelbanan byggs ut Älvsjö-Sundbyberg samt Sundbyberg-Ulriksdal-Bergshamra med sikte på en ringlinje Bergshamra-T-centralen-Hagsätra-Älvsjö-Sundbyberg-Bergshamra. Även i denna lösning förlängs Lidingöbanan från Ropsten till Universitet.
8. Beträffande stationsläget på Södermalm bör man vid valet av läge prioritera trafikantnytta och samhällsekonomisk lönsamhet framför önskemål om sammankoppling av de olika spårsystemen. För en ny station vid Slussen talar främst anknytningen till T-banesystemet. Kopplingen till Tvärbanan skapas redan när stationen vid Årstaberget öppnas. Fördelen med att behålla Södra station är att detta läge ger bättre tillgänglighet för resor till/från Södermalm och totalt sett flest kollektivtrafikresor.
9. Garantier måste skapas så att sänktunneln vid Slussen dels inte leder till ändrat vattenutbyte mellan Mälaren och Saltsjön, dels till att det mellan Slussen och sänktunneln inte skapas en ny, isolerad vattenmassa.

Magnus Nilsson, ordförande
Naturskyddsföreningen i Stockholms län