



## Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Stockholm den 4 september 2003

Banverket/Citybanan  
Box 1070  
172 22 Sundbyberg

### **Synpunkter på järnvägsutredning med miljökonsekvensbeskrivning för Citybanan i Stockholm**

1. Naturskyddsföreningen i Stockholms län förordar att en ny pendeltågstunnel byggs enligt förslaget. I en jämförelse enbart mellan de två lokaliseringalternativen ger alternativet Slussen, enligt vår uppfattning, den bästa nyttan. Om det belopp som anges för denna lösning (9,6 miljarder kr) kan användas mera fritt vore det dock, enligt vår uppfattning, mer fördelaktigt att dels satsa på alternativet Södra station, dels en tidigareläggning av Tvärbanans de planerade förlängningarna från Alvik som österut från Sickla. En sådan lösning förutsätter dock att möjligheterna för resande att snabbt och med hög komfort ta sig mellan Södra station och tunnelbanesystemet utvecklas betydligt, t ex genom någon form av "snabbrullband".
2. Från miljösynpunkt är för närvarande det mest väsentliga dock inte att anlägga ytterligare spår utan att dels göra järnvägstrafiken så attraktiv att bil- och flygtrafiken dämpas, dels minska de olägenheter (buller, intrång m m) som den befintliga infrastrukturen orsakar. Många av de åtgärder som främst måste prioriteras är därför av administrativ karaktär (moderna biljettsystem, administrativa trösklar, förbättrad service, ökad komfort, marknadsbaserad fördelning av spårkapacitet m m) och inte kopplade till investeringar i infrastrukturen. Potentialen i sådana satsningar är otillräckligt utredd och riskerar att negligeras till förmån för "flaschiga" miljardprojekt. Åtgärder för att minska bullerstörningar och intrång från spårsystemet krävs på många håll i Stockholmsområdet.
3. Generellt innebär prognoserna över kapacitetsbehovet sannolikt en underskattning. Trängselavgifter, Arlandas koldioxidtak, generella skattehöjningar på väg- och flygtrafik är troliga förändringar av förutsättningarna som kommer att driva upp efterfrågan på järnvägstransporter.
4. Pendeltågstunneln innehåller inte oväsentliga tekniska risker. Av bl a detta skäl måste planeringen av ett tredje spår öster om nuvarande "Getingmidjan" förbi Gamla stan därför drivas vidare.
5. Med den nya Årstabron och den planerade ombyggnaden av växlar vid Tegelbacken ökas kapaciteten i "Getingmidjan" från 21 till totalt 28 tåg per timme i vardera riktningen. Banverket bedömer att denna kapacitet är tillräcklig fram till ca 2015. Tidspressen för Citybanan måste därmed bedömas vara mindre än vad som tidigare framkommit. Dock bör det naturligtvis understrykas att det är av yttersta prioritet att Citybanan så fort som möjligt kommer till stånd.
6. Man bör inte utesluta att den ombyggda växeln vid Tegelbacken permanentas. Ett "0-plus"-alternativ där den nya Årstabron och den ombyggda växeln ingår bör därför utvärderas liksom en lösning där växeln behålls även sedan pendeltågstunneln öppnats.

7. Avgörande för att trafiken ska kunna utvecklas är andra investeringar i spårsystemet, bl a en ökad kapacitet Tomtebodavägen-Kallhäll och införande av pendeltåg till Arlanda. Dessa utbyggnader bör genomföras parallellt med att Citybanan byggs.

8. Beträffande miljökonsekvenser av projektet vill vi särskilt markera att åtgärder måste vidtas för att kompensera den uppdämning som sänktunneln mellan Södermalm och Riddarholmen väntas orsaka. I övrigt kan vi inte bedöma i vilken mån Banverket i sin MKB tillräckligt väl utreder risker med t ex användningen av kemiska injektionsmedel. En risk som, såvitt vi kan se, inte hanteras är risken för sabotage mot tunneln. Projektets komplexitet talar för att man bör vara beredd på en mycket omsorgsfull analys och prövning av projektet.

9. Föreningen anser inte att det självklart är en fördel från miljösynpunkt med en frivillig regeringsprövning enligt miljöbalken kap 17. Eventuellt är det lämpligare att projektet prövas i miljödomstol.

10. Planerna på pendeltåg till Arninge är olyckliga. Trafikunderlaget i Nordostsektorn motiverar inte dubbla spårsystem. Vidare innebär en ny pendeltågsgren till Arninge, som ska trafikeras med genomgående tåg till Södertälje och Nynäshamn obalans i pendeltågssystemet. Den begränsar möjligheterna till trafikökningar mot Bålsta och Märsta/Uppsala, där behovet av trafikökningar är störst, se figur 7.10, sid 62 i järnvägsutredningen. Den rimliga lösningen för att förbättra spårkapaciteten åt nordost är att utveckla Roslagsbanan med ytterligare dubbelspår och en anslutning till Stockholm C/Stockholm City. På så sätt kan den angelägna utvecklingen av spårtrafiken i Nordost frikopplas från Citybanan och Citybanans stationer byggas ut i etapper med första steg som tvåspåriga stationer, vilket vi förordar.

Mårten Wallberg  
Ordförande  
Naturskyddsföreningen i Stockholms län

