



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

2006-11-27

Till Ytspårsutredningen

Sammanfattning

Naturskyddsföreningen i Stockholms län anser att planerna på en pendeltågstunnel bör fullföljas. För att klara de långsiktiga kapacitetsbehoven bör samtidigt förberedelser för att bygga ett tredje spår i ytläge drivas vidare. Den snart färdiga förlängningen av spårsystemet vid Stockholms central söderut bör permanentas.

Bl a för att ytterligare avlasta spårkapaciteten genom centrala Stockholm bör

Motiv till ställningstagandet

För att långsiktigt kunna utveckla transportsystemet nationellt och i Mälardalen på ett miljömässigt hållbart och ansvarsfullt sätt krävs betydligt större spårkapacitet i Saltsjö-Mälarsnittet. Den påbörjade pendeltågstunneln är ett viktigt led i detta arbete. Tunnelns viktigaste förtjänst är att den utöver betydligt ökad kapacitet även skapar nya, välplacerade av- och omstigningslägen i Stockholms innerstad vilket betyder att man bättre kan ta tillvara på och gynna kollektivtrafiknära lägen i hela regionen, vilket i sin tur motverkar ökat bilberoende och kan ge hög tillgänglighet till allt för alla. Den planerade ytterligare stationen vid Sergels torg betyder att belastningen på Centralstationen kan minska. En ny station vid Odenplan ger betydligt bättre tillgänglighet än den nuvarande stationen vid Karlberg.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbackagatan 80
113 41 Stockholm

E-post & telefon
kansli.stockholm@snf.se
Tel: 08-644 52 70

Hemsida
www.stockholm.snf.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 – 31 38



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kostnaden för den nya tunneln är minst sagt betydande och de tekniska utmaningarna stora, men det är svårt att se hur man långsiktigt ska kunna utveckla spårsystemen på ett rationellt sätt utan en tunnellsättning i ungefär det läge som diskuteras. Spår i ett helt nytt läge, t ex den s k Kungsholmenbanan, har den stora nackdelen att tågresandet splittras på flera korridorer, vilket bl a betyder att resenärerna får svårare att överblicka tidtabeller och anknytningar och att sambanden mellan det nationella spårsystemet och de lokala banorna försämras.

Att istället komplettera nuvarande två spår i samma läge ("tredje spåret") ger inga nya omstigningslägen, det ökar trycket på Centralstationen ytterligare och det kommer på sikt inte att ge tillräcklig kapacitet. Planeringen för ett tredje spår i ytläge bör trots detta drivas vidare eftersom den kapacitet spåret kan ge på flera decenniers sikt sannolikt kommer att behövas. Ytterligare spår skulle dess utom öka möjligheterna att hantera incidenter i systemet.

Till de faktorer som talar för ökade kapacitetsbehov hör:

- Att trängselavgifter införs ökar kapacitetsbehoven på spårvid sidan jämfört med tidigare bedömningar.
- Koldioxidbubblan över Arlanda driver över vägtrafikanter till spårtrafik.
- För att klara klimatpolitiken krävs att konsumentpriserna på bensin och diesel ökas reellt.
- Flera av de stora vägsatsningar som förutsatts i Banverkets förstudier är osannolika.
- Efterfrågan på inrikesflyg kommer att dämpas och efterfrågan på järnväg kommer att öka på grund av bl a bristande flygplatskapacitet och klimatpolitiken.
- Ökad långpendling med snabbtåg kommer specifikt att öka efterfrågan på tågresor till och från Stockholm i rusningstid.

Åtgärder på kort sikt lika angelägna

En ny pendeltågstunnel kommer att kunna tas i bruk tidigast 2013/14. Frågan om kortsiktiga förstärkningar av spårsystemet måste därför ges minst samma prioritet i diskussionen som byggandet av ny kapacitet. Kortsiktiga åtgärder minskar dessutom

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

E-post & telefon
kansli.stockholm@snf.se
Tel: 08-644 52 70

Hemsida
www.stockholm.snf.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 - 31 38



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

kostnaderna för eventuella förseningar i tunnelbygget. Denna aspekt har, som föreningen flera gånger påpekat under processen, hittills givits alltför liten vikt i processen.¹

Till de kortsiktiga åtgärder som fortsatt måste prioriteras hör:

- Fler vagnar inom alla spårssystem.
- Längre pendeltåg, vilket förutsätter längre perronger.
- Högre hastigheter i alla spårssystem.
- Utbyggnad av Tvärbanan från Alvik till Sundbyberg och Solna resp Kista/Helenelund (om fler resenärer kan länkas av i förbindelsen Årstabergr-Karlberg minskar trycket mot Centralstationen och T-centralen).

Andra åtgärder som i vissa avseenden är minst lika viktiga för att trafiken ska kunna utvecklas har administrativ karaktär och kräver i varje fall inga komplicerade anläggningsarbeten. Till denna typ av åtgärder hör ett modernt biljettsystem som både är enklare och mera rättvist men som också minskar de administrativa trösklarna (t ex länsgränser), förbättrad service, ökad komfort och marknadsbaserad fördelning av spårkapacitet m m. Allt för liten uppmärksamhet riktas mot dessa vägar att effektivisera nyttjandet av befintliga spårssystem.

Ekonomi

Kostnadsberäkningarna för pendeltågsbygget har rakat i höjden, vilket naturligtvis ger skäl att ifrågasätta projektet. Den viktigaste slutsats som måste dras är dock att rutinerna för planeringen inom banverket måste förbättras radikalt. Den politiska beslutsprocessen måste få beslutsunderlag av högre kvalitet.

Beträffande finansieringen vill vi dock samtidigt påpeka att Stockholms län i samband med fastställelsen av den statliga länsplanen för transportinfrastruktur fick sin ram utvidgad med över 900 miljoner kronor. Under planeringsfasen hade representanterna för regionen enstämmigt framhållit att det mest prioriterade projektet i hela den samlade planeringen var just pendeltågstunneln. Mycket breda koalitioner med allt från Stockholms handelskammare till Naturskyddsföreningen deltog i manifestationer för tunnelbygget. Trots denna mycket bredda manifesterade enighet valde regionalt ansvariga,

¹ Se t ex yttrande till Banverket 2002-06-14, 2003-09-04

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

E-post & telefon
kansli.stockholm@snf.se
Tel: 08-644 52 70

Hemsida
www.stockholm.snf.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 – 31 38



Naturskyddsföreningen i Stockholms län

ytterst länsstyrelsen, i samband med att länsplanen 2004 fastställdes att satsa hela det tillskott på ytterligare knappt en miljard som man tilldelats av regeringen på vägbyggen. Den vidgade ramen erbjöd länets beslutsfattare ett guldläge att snabbt lösa frågan om finansieringen av Mälartunneln. Den chansen försatte tyvärr länsstyrelsen och dess styrelse, bestående av länets ledande kommun- och landstingspolitiker.

I det läge som uppkommit förefaller det rimligt att revidera den fastställda länsplanen så att förutsättningarna att stärka spårkapaciteten i Saltsjö-/Mälarsnittet på ett effektivt sätt kan förbättras både kortsiktigt och långsiktigt.

Detta yttrande har utformats i samråd med vår riksorganisation, Svenska naturskyddsföreningen.

Mårten Wallberg
ordförande

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Kansli
Norrbackagatan 80
113 41 Stockholm

E-post & telefon
kansli.stockholm@snf.se
Tel: 08-644 52 70

Hemsida
www.stockholm.snf.se

Plusgiro & org.nr
82 26 63 - 1
80 20 16 – 31 38