

Landstingsdirektören

2007-04-26

LS 0704-0380

*Handläggare:  
Stefan Persson*Länsstyrelsen i Stockholms län  
Att: Linda Goldkuhl  
Box 22067  
104 22 Stockholm

## **Remissyttrande över Banverkets förslag till reviderad banhållningsplan**

### **Prioriteringsgrunder**

Banverket har i planförslaget främst prioriterat pågående objekt och därefter objekt belägna i stråk med stora resande- och/eller godsmängder. Stockholms läns landsting anser att detta är en principiellt sett riktig prioritering. Mot bakgrund av denna prioriteringsprincip är det däremot inte rimligt att Banverket har tagit bort spårinvesteringar i Stockholmsregionen som väntas få ett mycket högt utnyttjande. Det är ett stort problem att objekt som krävs för att utveckla Stockholmsregionens mycket hårt belastade spårnät har prioriterats bort.

Stockholmsregionen växer kraftigt. Under perioden 1990–2006 ökade befolkningen med i genomsnitt 16 000 per år eller totalt cirka 276 000 personer. Som jämförelse motsvarar detta antalet invånare i Malmö stad. Regionen planerar för att kunna hantera en befolkningsökning på mellan 300 000 och 500 000 invånare från idag till 2030.

Kapaciteten i de mest belastade delarna av spårtrafiksystemet har inte ökat i takt med befolkningstillväxten. Trängseln på spåren ökar störningsrisken och när tåg försenas eller ställs in fylls vagnarna till bristningsgränsen, vilket får effekten att resenärerna drar sig för att resa med spårtrafiken.

I Stockholmsregionen fungerar de olika transportsystemen i hög grad som kommunicerande kärl. Låg driftsäkerhet för tåg och tunnelbana innebär en överströmning till biltrafik, vilket ökar trängseln på vägnätet och påverkar framkomligheten för privatpersoner och näringslivets transporter.

Stockholms läns andel av samtliga spårresor i landet är över 70 procent och huvuddelen av resandet i länet görs på regionalt förvaltade spår. Detta visar på betydelsen av det lokala och regionala spårnätet i Stockholm. Under en 30-årsperiod har kollektivtrafikandelen i Stockholms län minskat, en trend

som måste motverkas för att skapa ett uthålligt transportsystem. För detta är det nödvändigt med kraftfulla investeringar i spårsystemen.

De investeringar som finns i nu gällande banhållningsplan ligger långt ifrån det behov som uttrycks i den gällande regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUF 2001). Banverkets förslag till reviderad plan innebär ytterligare försämrade förutsättningar för utveckling av regionen. Som illustration av det samhällsekonomiska nytto bortfallet vid otillräckliga investeringar kan nämnas Nuteks nya beräkningar om uteblivna samhällsnyttor på närmare 50 miljarder kronor beroende på att Dennisöverenskommelsen inte genomfördes.

### **Konsekvenser av föreslagna förändringar**

Kostnadsökningar för objekten i kombination med låg uppskrivning av ramar från regeringen har lett till att viktiga objekt för Stockholmsregionens utveckling föreslås tas bort inom planperioden eller senareläggas. Stockholms läns landsting anser att det är orimligt att räkna upp planeringsramarna utifrån en allmän kostnadsökning på ca 1 procent sedan 2004 samtidigt som entreprenadindex för väg- och baninvesteringar i genomsnitt har ökat med 16 respektive 17 procent under samma period. För många objekt i Stockholmsregionen har prisutvecklingen dessutom varit högre än genomsnittligt entreprenadindex. Det följande är en beskrivning av konsekvenserna av Banverkets förslag till reviderad plan.

#### *Statsbidrag till Tvärbana Ost och Tvärbana Norr*

Stadsbidragen till de två investeringar i kollektiva tvärförbindelser som finns medtagna i gällande banhållningsplan föreslås nu tas bort av Banverket. Det handlar dels om medel till Tvärbana Ost mellan Slussen och Sickla udde kompletterat med upprustning av Saltsjöbanan, dels till en första del av Tvärbana Norr mellan Alvik och Solna.

Tanken med tvärbanorna är att förbinda det radiella järnvägs- och tunnelbanelnätet med det expansiva yttre delarna av regioncentrum där tillväxten av såväl arbetsplatser som bostäder varit högre än i innerstaden under de senaste 10 åren. De är mycket viktiga satsningar för att skapa en god trafikstruktur i regioncentrum.

Tvärbana Ost och Saltsjöbanan binder samman Hammarby sjöstad med de snabbt växande centrala delarna av Nacka och ger områdena en snabb förbindelse till innerstaden. Tvärbana Ost är också en förutsättning för en fortsatt utbyggnad av bostäder och arbetsplatser i Hammarby sjöstad, Danvikstull och Lugnet, men även i de kringliggande områdena Henriksdal, Kvarnholmen och Nacka port. Totalt planeras för 50 000 nya boende och 20 000 nya arbetsplatser i området.

I Stockholmsregionen har planeringen av Tvärbana Ost och upprustning av Saltsjöbanan bedrivits för att möjliggöra byggstart år 2010. Stora resurser har lagts ned och en mycket omfattande samplanering har skett med Stockholms stad och Nacka kommun bland annat för de satsningar och omläggningar kommunerna planerar för Värmdövägen, vilka måste göras samtidigt. Saltsjöbanan är i ett sådant nedgången skick att det brådskar med en upprustning. Exempelvis har bron över Danvikskanalen uppnått sin tekniska livslängd och måste bytas ut allra senast 2013. På bron passerar även all busstrafik från denna del av regionen.

Tvärbana Norr till Solna binder samman det mycket snabbt växande Solna med stora bostadsområden i de västra delarna av Stockholm. Längs den planerade banan finns omfattande expansionsplaner. Tvärbana Norr är bland annat en förutsättning för förverkligandet av Vision Bällstaviken med 7000–11 000 nya bostäder i Ulvsunda, Mariehäll, Solvalla och invid Brommafältet. I Solna kommer byggandet av en ny nationalarena att starta år 2008 och arenan ska stå klar 2011. Omkring arenan planeras 11 000 nya arbetsplatser och 2 000 nya bostäder. Beslutet om nationalarena i Solna togs efter beslutet om banhållningsplanen 2004, vilket innebär att utbyggnaden av Tvärbana Norr har blivit alltmer angelägen.

Stockholms läns landsting anser att det är orimligt ta bort statsbidragen för tvärbanaorna från planen. En konsekvens blir att möjligheter till arbetspendling med kollektivtrafik till de yttre delarna av regioncentrum blir fortsatt bristfälliga. Bebyggelseutvecklingen i de aktuella områdena kommer att försenas eftersom trafikförsörjningen är en kritisk faktor.

#### *Södertälje Hamn – Södertälje C*

Banverket föreslår en senareläggning av utbyggnaden till dubbelspår på sträckan Södertälje Hamn – Södertälje C från byggstart inom perioden 2007-2009 till perioden 2012-2015. Senareläggningen innebär fortsatta problem med störningar på Sveriges i särklass högst trafikerade enkelspårssträcka. Störningarna på sträckan fortplantar sig inom det övriga pendeltågssystemet och även till den övriga tågtrafiken i regionen. Förutom fortsatta problem med störningar innebär senareläggningen att antalet pendeltåg inte kan öka och att det inte kan skapas utrymme för godstransporter på sträckan.

Ett omedelbart problem är att SL planerar att färdigställa en ny pendeltågsdepå i anslutning till banan i Södertälje år 2010. Depån kan inte senareläggas då det inte finns några alternativ för uppställning och underhåll av fordonen. Dubbelspårsutbyggnaden kan inte heller genomföras efter att depån är färdigställd då tillgängligheten till depån minskar radikalt under byggti-

den. Den försenade utbyggnaden innebär därmed att SL inte kan upprätthålla dagens pendeltågstrafik på grund av fordonsbrist.

#### *Tomtebodå–Kallhåll*

Banverket har i planförslaget angett kostnaden för en första etapp mellan Tomteboda och Barkarby. Utbyggnaden närmast de centrala delarna av Stockholm innebär bäst förutsättningar för att förbättra pendeltågstrafiken, vilket är en viktig faktor. Möjligheterna för ett snabbt genomförande av delen Tomteboda–Barkarby är dock sämre än för resterande del, dels eftersom utbyggnaden är dyrare och tekniskt mer komplicerad, dels eftersom Banverket här arbetar med olika sträckningsalternativ (befintlig sträckning eller via Kista). Inom ramen för Carl Cederschiölds förhandlingar om finansiering av Citybanan har det kommit krav på snabba åtgärder för att förkorta restiderna för trafiken på Målarbanan (enligt det så kallade MIAB-avtalet). Om snabba åtgärder krävs för att Citybanans finansiering ska lösas, är det bättre att bygga ut sträckan Kallhåll–Barkarby som första etapp.

#### *Stockholm–Uppsala, Bangårdsombyggnader*

Den föreslagna minskningen av medel till bangårdsombyggnader mellan Stockholm och Uppsala innebär en försenad utveckling av den nyligen startade trafiken med Upplandspendeln. De medel som finns i Banverkets förslag räcker inte till bangårdsombyggnader vid Märsta och Knivsta. Dessa ombyggnader är en förutsättning för att SL:s pendeltågslinje till Märsta ska kunna förlängas till Knivsta (Upplandspendeln, Etapp 2).

#### *Ostlänken*

I revideringsförslaget är alla medel för byggstart av Ostlänken borttagna. Från ett regionalt perspektiv väntas Ostlänken kraftfullt medverka till en förstoring av regionen kring Stockholm. Med en fullt utbyggd Ostlänk skulle exempelvis restiden till Linköping bli 60 minuter med den snabbaste förbindelsen. Att Ostlänken inte kan starta under planperioden innebär alltså försämrade möjligheter till regionförstoring.

#### *Citybanan och Åtgärdsplan för Mälardalen*

Det är positivt att Citybanan i stort sett verkar kunna inrymmas under planperioden. Det är också positivt med genomförandet av Åtgärdsplan för Mälardalen. Tidigareläggningar och nya åtgärder enligt åtgärdsplanen syftar till att minska förseningarna i tågtrafiken, vilket är ett stort problem i dagens överbelastade system. Parallellt med Åtgärdsplanen krävs dock en kraftig satsning på nyinvesteringar för att spårsystemet ska fungera effektivt.

Göran Stiernstedt