

2002-05-07

LS 0204-0183

Landstingsstyrelsen

Yttrande över Banverkets remiss Utökat samråd om Citybanan i Stockholm

Föredragande landstingsråd: Elwe Nilsson

ÄRENDET

Banverket har berett landstinget möjlighet att yttra sig över Banverkets remiss Utökat samråd om Citybanan i Stockholm.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Landstingsrådsberedningen föreslår landstingsstyrelsen besluta

att avge följande yttrande om utredningen Citybanan i Stockholm till Banverket.

Stockholms läns landsting har vid ett flertal tillfällen under de senaste åren påtalat behovet av utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm. Landstingsstyrelsen har bl a i skrivelse 2001-05-16 (LS 0012-0709) till regeringen framfört vikten av att åtgärder vidtas så att kapaciteten i spårsystemet kan ökas.

Utvecklingen under de senaste åren visar med all önskvärd tydlighet på behoven av utökad spårkapacitet. För att bl a kunna öka tillförlitligheten, kapaciteten och bekvämligheten i pendeltågstrafiken är det helt avgörande att järnvägskapaciteten i Stockholms centrala delar kan lösas.

Den uppfattning som tidigare framförts av landstinget, men också styrelsen för AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) och regionplane- och trafiknämnden (RTN), kvarstår inte

Bilagor

- 1 Banverkets skrivelse
- 2 Sammanfattning av förstudie

2002-04-08

bara utan har dessutom förstärkts. Pendeltågstunneln är den lösning som bäst svarar mot tågtrafikens långsiktiga kapacitetsbehov.

Kring lösningen med en pendeltågstunnel finns en bred uppslutning i Stockholmsregionen. Även Stockholmsberedningen har i sitt delbetänkande "Långsiktig utvecklingsstrategi för transportsystemet i Stockholm-Mälardalsregionen" tagit upp spårtunneln som den viktigaste järnvägsinvesteringen i regionen. Av förslaget till Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUF) framgår också att pendeltågstunneln tillhör de mest strategiska kollektivtrafikåtgärderna.

Pendeltågstunneln har flera fördelar. Några av dessa är:

1. Den samlade kapaciteten för såväl pendel-, regional- och fjärrtågstrafiken blir avsevärt högre (48 tåglägen/timme/riktning) jämfört med exempelvis tredje spårets 34 tåglägen.
2. Pendeltågstrafiken får ett från fjärrtrafiken skilt spårssystem. Sårbarheten minskar då trafikslagen separeras.
3. Trafikering och driftsäkerhet under utbyggnadstiden talar för pendeltågstunneln jämfört med tredje spåret.
4. Inga ingrepp görs i den känsliga miljön kring Riddarholmen och Gamla Stan.
5. Pendeltågstunneln blir en attraktiv lösning för resenärerna genom bl a de nya stationerna City och Odenplan. De nya stationerna hjälper också till att avlasta dagens trånga Centralstation.

Sammanfattningsvis ger lösningen med en pendeltågstunnel under centrala Stockholm stora möjligheter. Inte bara pendeltågs- och fjärrtrafiken ges utvecklingsmöjligheter utan också förutsättningar för framtida integrerade lösningar för kort och långdistans pendling i Stockholms län och Mälardalen skapas.

Eftersom pendeltågstunneln kan stå färdig först om ca 10 år behövs också andra åtgärder vidtas som är snabbt genomförbara. En sådan åtgärd är Banverkets förslag till ombyggnad av södra infarten till Stockholms Central. Landstinget ställer sig positiv till förslaget och hoppas att hanteringen av ärendet kan ske utan onödigt dröjsmål för att möjliggöra den utökning av kapaciteten som kan ske redan 2005.

Stockholms läns landsting
Landstingsrådsberedningen

SKRIVELSE

3

2002-05-07

LS 0204-0183

Christer G Wennerholm

ÄRENDET OCH DESS BEREDNING

Banverket har i skrivelse den 8 april 2002 (bilaga) berett landstinget möjlighet att senast den 14 juni 2002 yttra sig över remissen Utökat samråd om Citybanan i Stockholm.

En sammanfattning av förstudien bifogas (bilaga).

Landstingsrådsberedningen behandlade ärendet den 7 maj 2002.