

Datum
2006-12-11

Diarienummer
BRÖ 06-2148/AL10

Rapport nr 1

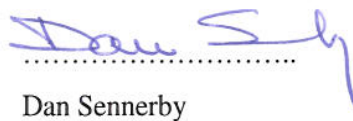
Ytspårsutredningen

Historien om tredje spåret

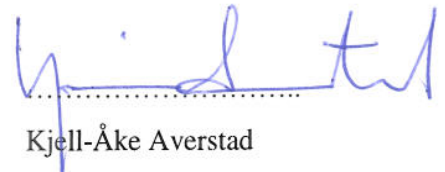
Rev.	Avser	Utförd av	Datum	Godkänd

.....
Riggert Andersson

Upprättad av


.....
Dan Sennerby

Granskad av


.....
Kjell-Åke Averstad

Godkänd av

Innehållsförteckning

1. Bakgrund	3
2. Utredningar och beslut	5
1988- Nya spår genom Stockholm - SJ	5
1989 – Översiktlig anläggningsutredning pendeltåg Karlberg-Liljeholmen- Ålvsjö –Regionplane- och trafikkontoret	5
1990 – Stadsbildsstudie av ett tredje spår – SJ.....	6
1991 – Nya spår Stockholms centralstation - Årsta, förslag till miljöprogram – Banverket	6
1992 – Alternativ till ett tredje spår – Byggnadsstyrelsen	6
1992 – Spårlösningar i Stockholm – Banverket.....	7
1993 – Trespårlösningen förbi Riddarholmen – Banverket.....	8
1994 – Nya spår Stockholms centralstation – Årsta, Miljöprogram Riddarholmen - Banverket	8
1995 – Regeringen tillbakavisar detaljplanen för tredje spåret	8
1996 – Nya spår genom Stockholm – banverket.....	8
1996 – Spår miljö och stadsbild i centrala Stockholm – Riddarholmskommittén.....	9
1998 – Produktionsutredning 3:e spåret – Banverket	10
1999 – Järnvägsspår och vägförbindelser genom centrala Stockholm – Banverket	10
2000 – Förbättrad kapacitet i pendeltågstunnel - Banverket.....	11
2000 – Samförläggning av pendeltågstunnel och Centraltunnel - Banverket	11
2000 – Regeringsbeslut om Uppdrag att planera för en utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm.	11
2002 – Förstudie.....	11
2003 – Järnvägsutredning	11
2005 – Regeringens tillåtlighetsprövning	11
2006 – Genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm.....	11

Bakgrundsbeskrivning och underlag till regeringens prövning av alternativa utföranden för kapacitetsförstärkning genom centrala Stockholm.

1. Bakgrund

Spårsträckan genom centrala Stockholm är den i särklass hårdast belastade och mest betydelsefulla enskilda järnvägssträckan i Sverige. Varje dag passerar här drygt 500 tåg. Sträckan har stor betydelse både lokaltågstrafiken, regionaltågstrafiken och fjärrtågstrafiken. En stor del av fjärrtågstrafiken ankommer eller avgår i Stockholm varför det är oerhört viktigt att kapaciteten i Stockholm är tillräcklig.

Järnvägen till Stockholm söderifrån färdigställdes 1871. Den byggdes redan från början som en tvåspårig järnväg men med en något annorlunda sträckning över Södermalm via Slussen. Dagens läge under Södermalm tillkom under 50-talet när tunnelbanan skulle byggas ut. Det gamla läget skulle utnyttjas av tunnelbanan och ett nytt läge skapades som gjorde ett något större intrång på Riddarholmen. Banan bibehöll antalet spår även efter flytten.

Dagens tvåspårssträcka skapar två slag av bekymmer. Dels är kapaciteten för liten för det antal tåg som är önskvärt att köra på sträckan och dels är kvaliteten i tågföringen för dålig. Kapaciteten har successivt förbättrats genom bla byggandet av nya Årstabron och är i dagsläget 24 tåg per timme och riktning. När den provisoriska infarten till Stockholms centralstation vid Tegelbacken är färdigställd kommer den teoretiska kapaciteten att vara 28 tåg per timme och riktning. Behovet är idag ca 30 tåg/timme och riktning. Kvaliteten och möjligheten att upprätthålla en godtagbar tidhållning i tågföringen på den aktuella tågsträckan är dålig bla därför att alla tågslag (pendeltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godståg) skall samsas på samma spår.

Pendeltåg med sin ankomst styrd av en tidtabell på minuten och fjärrtågen som kommer långt ifrån med sina störningar på kanske 5 minuter påverkar varandra och drar ner möjligheten att upprätthålla en god punktlighet.

Datum
2006



Bild 1: Riddarholmen med Riddarholmen, Centralbron och dagens två järnvägsspår.

Banverket har sedan slutet av 80-talet arbetat intensivt med att försöka lösa järnvägsfrågan till centrala Stockholm. Tredje spåret ingick i den politiska överenskommelsen om infrastrukturen i Stockholm (sk Dennispaketet) i början av 90-talet men lades 1995 ned av regeringen. Regeringen tillbakavisade detaljplanen för tredje spåret med motivering att spårutbyggnaden gjorde ett fört stort ingrepp i den kulturhistoriska miljön.

Regeringen gav i samma beslut Banverket ett uppdrag att fördjupa utredningarna kring alternativen för en kapacitetsförstärkning av den aktuella sträckan och tillsatte samtidigt Riddarholmskommittén med uppgift att presentera en helhetslösning för Riddarholmspassagen.

Riddarholmskommittén rekommenderade i sitt betänkande att det bästa för den aktuella sträckan är att bygga ut tredje spåret i kombination med en nedgrävd Centralbro.

Riddarholmskommitténs förslag studerades endast översiktligt och Banverket fick tillsammans med Vägverket och Stockholms stad 1998 uppdraget att studera Centralbronns nedgrävning mera ingående. I utredningen som presenterades 1999 jämfördes en nedgrävd Centralbro med en pendeltågstunnel under centrala Stockholm.

I december 2000 fick Banverket uppdraget att planera för en utbyggnad av järnvägen genom centrala Stockholm. Banverket startade då arbetet med att genomföra en förstudie i vilken man konstaterade att det enda alternativ som uppfyller kraven på långsiktighet och klarar arbetsuppgiften är en pendeltågstunnel under centrala Stockholm.

Efter arbetet med förstudien genomfördes en järnvägsutredning som bl.a. låg till grund för regeringens tillåtlighetsprövning. Regeringen gav tillåtlighet för en ny pendeltågstunnel under centrala Stockholm i mars 2005 varefter projektet har inriktat sig på att genomföra prövningar i miljödomstol, skriva genomförandeavtal med Stockholms stad och Stockholms läns landsting, informera allmänhet och fastighetsägare, starta förberedande arbeten, genomföra detaljprojektering, ta fram detaljplan och järnvägsplan m.m.

2. Utredningar och beslut

Nedan följer en sammanställning av de viktigaste utredningar och beslut som tagits fram under arbetet med järnvägsfrågan genom centrala Stockholm.

1988- Nya spår genom Stockholm - SJ

Denna utredning visade olika alternativ i form av en ytspårslösning, ett tredjespårsalternativ, och några olika tunnelalternativ. Utredningens remiss sammanställdes aldrig och tredjespårsalternativet gjorde mycket stora ingrepp i Riddarholmens bebyggelse.



1989 – Översiktlig anläggningsutredning pendeltåg Karlberg-Liljeholmen-Älvsjö –Regionplane- och trafikkontoret

Syftet med utredningen var att belysa frågan om en pendeltågstunnel väster via Liljeholmen och Fridhemsplan. Sträckningen har kommit att kallas Kungsholmenbanan.

1990 – Stadsbilsstudie av ett tredje spår – SJ

Syftet med denna stadsbilsstudie var ett försök att hitta en dragning av tredjes spåret som gjorde mindre ingrepp i Riddarholmen än det alternativ som redovisades i SJ:s utredning 1988.

1991 – Nya spår Stockholms centralstation - Årsta, förslag till miljöprogram – Banverket

Syftet med detta miljöprogram var att belysa passagen förbi Riddarholmen med ett tredje spår ur ett helhetsperspektiv. Miljöprogrammet skulle ligga till grund för en detaljplan. Stockholms stad vägrade upprätta detaljplan för tredje spåret utifrån detta material.



Bild: Tvärsektion vid Riddarholmsbron

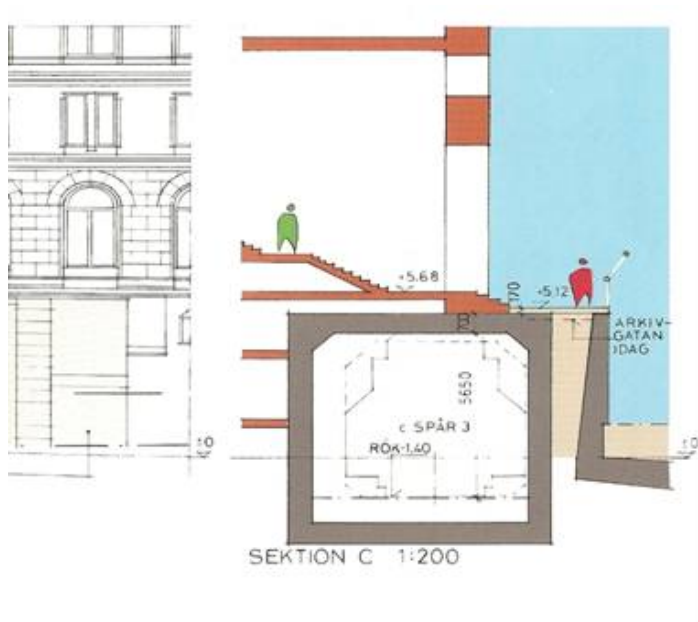


Bild: Sektion vid Riksarkivet

1992 – Alternativ till ett tredje spår – Byggnadsstyrelsen

Denna utredning visar ett alternativ med fjärrtågstunnel. Tanken var att en fjärrtågstunnel skulle vara ett billigare alternativ eftersom man endast behövde bygga en ny underjordisk station.

1992 – Spårlösningar i Stockholm – Banverket

Denna utredning syftar till att jämföra flera olika alternativ ur teknisk och ekonomisk synpunkt. Har beskrivs både ytalternativ och olika tunnelalternativ som tex Kungsholmenbanan.

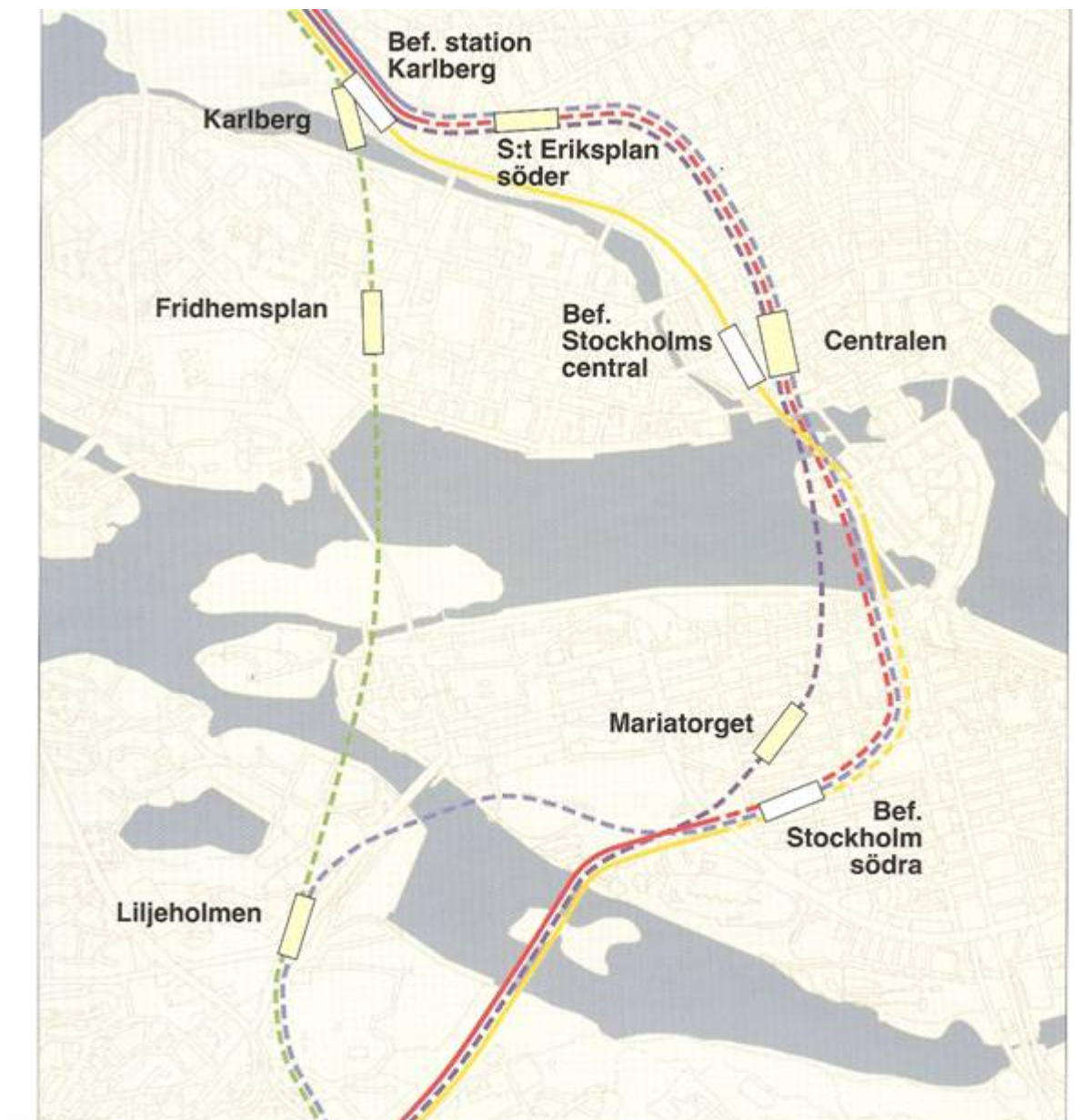


Bild: Sammanställning av utredningsalternativen i Spårlösningar i Stockholm

1993 – Trespårslösningen förbi Riddarholmen – Banverket

I de diskussioner som fördes om ingreppen kring Riddarholmen kom iden upp om att istället utvidga spårområdet mot öster och ta en del av Centralbron för järnvägsändamål. Detta alternativ medför mindre ingrepp i bebyggelsen på Riddarholmen. Trespårslösningen accepterades av Stockholms stad som startade arbetet med att upprätta en detaljplan.

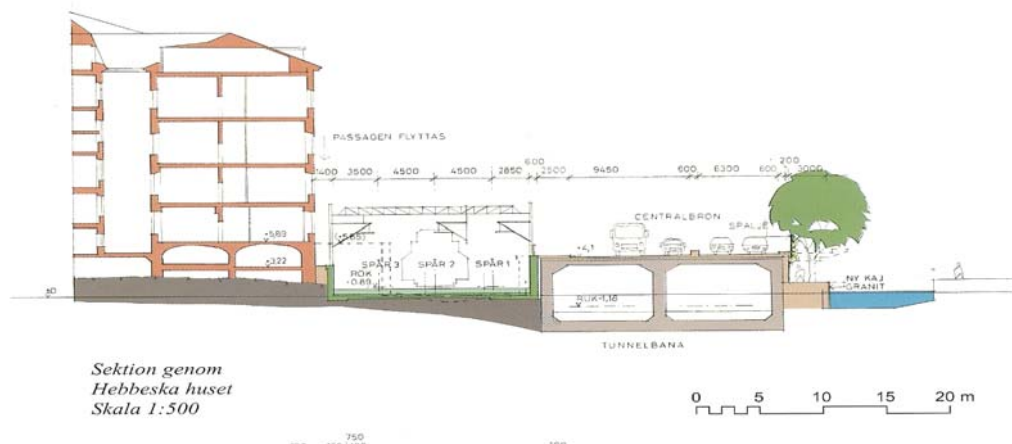


Bild: Sektion genom Hebbeska huset

1994 – Nya spår Stockholms centralstation – Årsta, Miljöprogram Riddarholmen - Banverket

Miljöprogrammet togs fram som ett underlag för stadens detaljplan samt för att visa en mera detaljerad beskrivning av trespårslösningen.

1995 – Regeringen tillbakavisar detaljplanen för tredje spåret

I samband med att regeringen tillbakavisar stadens detaljplan tillsatte man Riddarholmskommittén med uppdrag att ta fram ett helhetsförslag för miljön runt Riddarholmen. För järnvägsfrågan får Banverket direktiv att utreda möjligheter till olika utbyggnadsalternativ med både tunnlar och ytspår. Direktiven för ytspåret var att utreda ett miljövänligare ytspåralternativ med mindre intrång på Riddarholmen och stadens vattenrum.

1996 – Nya spår genom Stockholm – banverket

Banverket presenterar en utredning som belyser både tunnelalternativ för pendeltåg och fjärrtåg samt ett ytspåralternativ som ger mindre ingrepp på Riddarholmen än tidigare. Ytspåralternativet förutsätter avsteg från gällande normer avseende fria mått runt spåren.

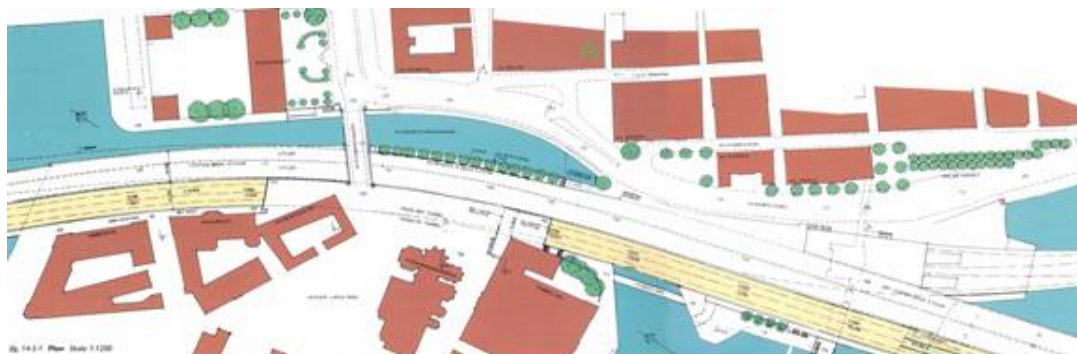


Bild: Plan Riddarholmen

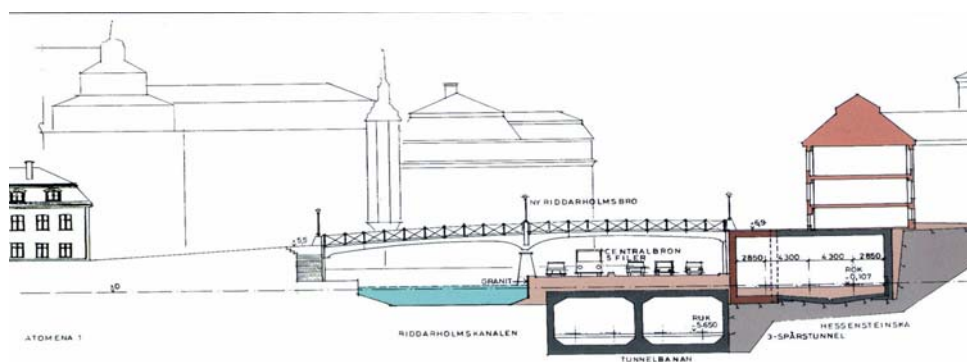


Bild: Sektion genom Hessensteinska huset

1996 – Spår miljö och stadsbild i centrala Stockholm – Riddarholmskommittén

Riddarholmskommittén rekommenderar att passagen förbi Riddarholmen löses genom att tredje spåret byggs i kombination med en nedgrävd Centralbro.

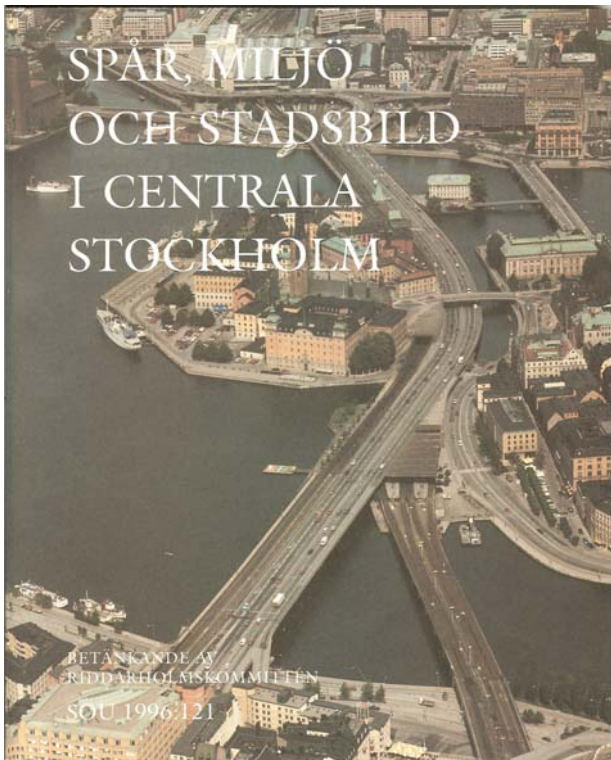


Bild: Riddarholmskommittén slutbetänkande

1998 – Produktionsutredning 3:e spåret – Banverket

Redovisar i detalj hur ett tredje spår kan genomföras både med hänsyn till pågående trafik och stadsrum. Produktionstiden för tredje spåret beräknas vara ca 5 1/4 år. Till dessa tider skall adderas tiden för alla tillstånd, utredningar och projekteringar.

1999 – Järnvägsspår och vägförbindelser genom centrala Stockholm – Banverket

Utredningen jämför en nedgrävd Centralbro i kombination med tredje spåret och en pendeltågstunnel.



Bild: Centraltunnel i kombination med tredje spåret

2000 – Förbättrad kapacitet i pendeltågstunnel - Banverket

En kompletterande utredning görs om kapaciteten i en pendeltågstunnel.

2000 – Samförläggning av pendeltågstunnel och Centraltunnel - Banverket

En kompletterande utredning görs som visar att det är möjligt att bygga både en pendeltågstunnel och en nedgrävd Centralbro.

2000 – Regeringsbeslut om Uppdrag att planera för en utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm.

”Regeringen uppdrar åt Banverket att planera för utbyggnad av spårkapaciteten genom centrala Stockholm. Banverket skall i planeringsarbetet samordna olika intressen i syfte att nå en ekologiskt, socialt, kulturellt och samhällsekonomiskt långsiktigt hållbar lösning”.

2002 – Förstudie

I förstudien konstaterar Banverket att det endast finns ett alternativ som uppfyller kraven enligt regeringsdirektivet nämligen en pendeltågstunnel under centrala Stockholm. I tidigare utredningar som ligger till grund för förstudien har ett tjugotal olika alternativ studerats och avförts.

2003 – Järnvägsutredning

I järnvägsutredningen fördjupar Banverket kunskapen om en pendeltågstunnel under centrala Stockholm. Inom arbetet med järnvägsutredningen ingår också att fram en miljökonsekvensbeskrivning.

2005 – Regeringens tillåtlighetsprövning

Regeringen ger tillåtlighet för byggande av en pendeltågstunnel under centrala Stockholm. Regeringen ger tillåtlighet med villkor att självutrymning möjliggörs, att godstrafik inte tillåts i tunneln, att Banverket upprättar program för miljöpåverkan som hålls uppdaterat under byggskedet och att en masshanteringsplan upprättas.

2006 – Genomförandeavtal för Citybanan i Stockholm

Stockholms stad, Stockholms läns landsting och Banverket undertecknar ett genomförandeavtal för Citybanan. Avtalet innebär ett gemensamt åtagande där Staden och Landstinget finansierar merparten av stationerna i Citybanan.