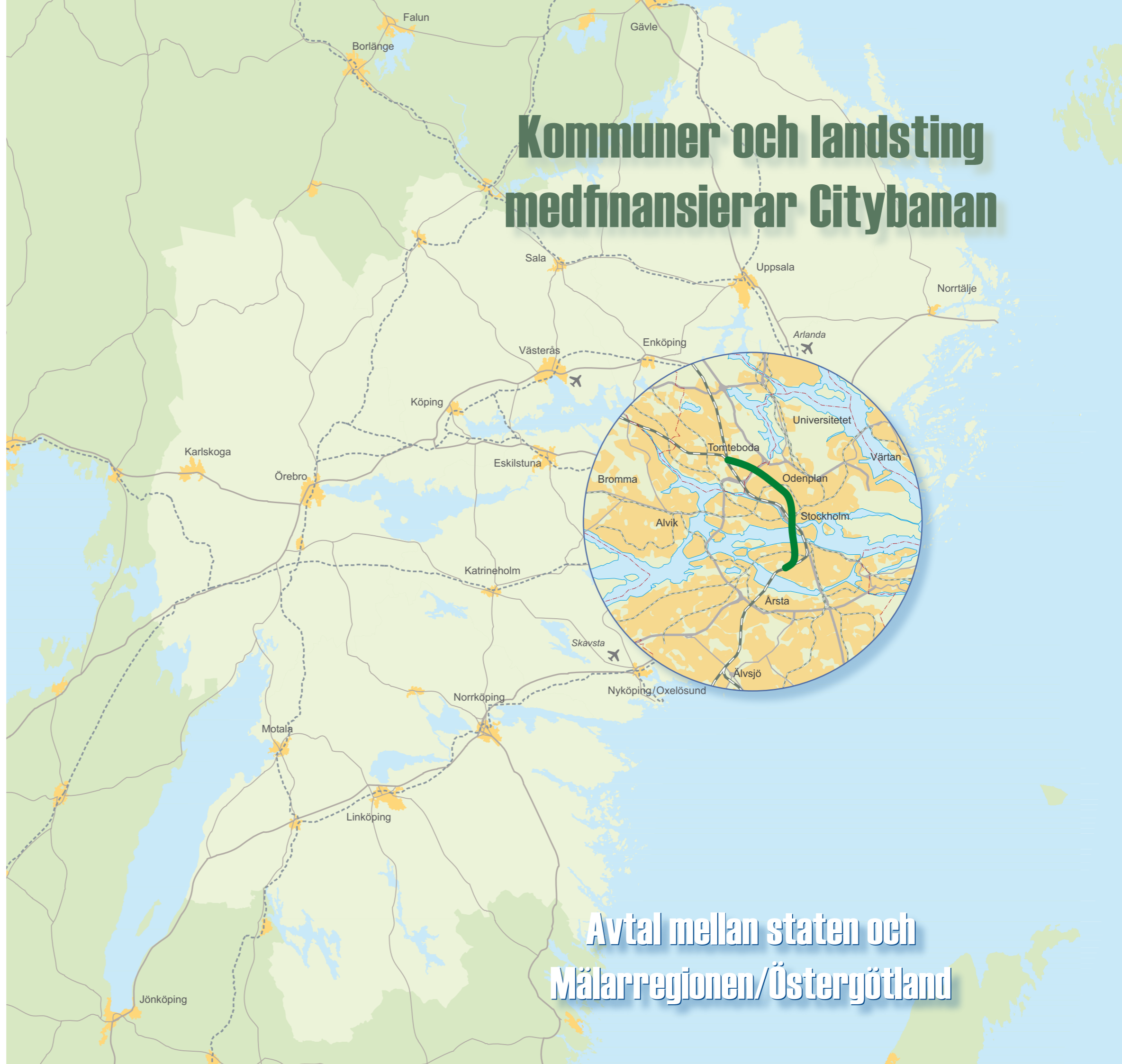


# Kommuner och landsting medfinansierar Citybanan



Mer information: Näringsdepartementet / Peter Fäldt,  
tel 08-405 36 39, [peter.faldt@enterprise.ministry.se](mailto:peter.faldt@enterprise.ministry.se)  
[www.regeringen.se/stockholmsforhandlingen](http://www.regeringen.se/stockholmsforhandlingen)

Kartor: Eila Kanerva, WSP Analys & Strategi  
Redaktör: Marika Engström, Scripta mandata  
Tryck: Birger Gustafsson Digital AB, Stockholm 2007

## Avtal mellan staten och Mälarenregionen/Östergötland

# Framtid för regionens tågtrafik

Trängseln på de två spåren genom centrala Stockholm har länge hämmat tågtrafikens och regionens utveckling. Genom att bygga Citybanan ökar kapaciteten i spårsystemet och goda förutsättningar skapas för att utveckla all tågtrafik i hela Mälarenregionen, både för resenärer och gods.

## Getingmidjan hindrar utvecklingen

Den så kallade Getingmidjan med sina två spår genom centrala Stockholm har otillräcklig kapacitet sedan lång tid tillbaka. Det har hämmat utvecklingen av all tågtrafik – pendeltåg, regional-tåg, interregionala tåg och godståg.

Stockholm och Mälarenregionen har med sina tre miljoner invånare stor betydelse som tillväxtmotor för hela landet. Enligt en OECD-studie från 2006 ligger regionen internationellt väl till, men det finns stora brister i bostads- och transportsektorn.

## Citybanan ökar regionens konkurrenskraft

Utbyggnaden av Citybanan är en förutsättning för att långsiktigt utveckla den regionala tågtrafiken till en attraktiv och effektiv kollektivtrafik, som motsvarar de högre kraven från morgondagens resenärer.

Genom Citybanan stärks och utvidgas den gemensamma bostads- och arbetsmarknaden i Stockholms-Mälarenregionen. Med Ostlänken (dubbelspår för snabb persontrafik mellan Järna och Linköping) inkluderas även Östergötland.

Citybanan bidrar också till att stärka både Stockholm-Mälarenregionens och landets internationella konkurrenskraft och främjar miljö, tillväxt, regional utveckling och sysselsättning.

## Bättre tidhållning och ökad turtäthet

Med den högre kapacitet i spårsystemet som Citybanan ger kan den storregionala tågtrafiken på Mälarenbanan, Ostkustbanan, Svealandsbanan samt på västra och södra stambanan utvecklas och förbättras. Tidtabeller kan hållas bättre, restiderna minskas och turtätheten höjas.

Citybanan ökar också tågtrafikens konkurrensmöjligheter gentemot biltrafiken. Därmed bidrar den till en bättre miljö, färre olyckor i vägtrafiken och minskade samhällskostnader.

## Effektivare godstrafik

Effektiva och smidiga godstransporter, där man ser till hela transportkedjan, är en nödvändig del av en modern, tillväxtorienterad och hållbar region. I dag utgör Stockholm-Mälarenregionen ett stort konsumtionsområde med gemensam varuförsörjning.

Alltmer av det inkommande godset kommer på järnväg och lastas om till lastbil till slutdestinationen. Detta gör att gods- och varutransportörerna ställer allt högre krav på kapacitet på terminalerna för omlastning.

För godstrafiken i regionen innebär Citybanan bland annat att godsflödena kan jämnas ut över dygnet, vilket är något som transportköparna efterfrågar.

# Regionen bidrar, staten bygger

Den kommunala medfinansieringen av Citybanan omfattar totalt två miljarder kronor och fördelas mellan kommunala parter i Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro och Västmanlands län. Staten åtar sig att förbättra tågtrafikens punktlighet, att bygga ut järnvägsobjekt i Mälarenregionen som anknyter till Citybanan samt att fortsätta utreda Ostlänken.

## Parterna

Avtalet om medfinansiering av Citybanan och ett antal järnvägsobjekt som hör till denna har tecknats mellan staten och företrädare för Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Örebro och Västmanlands län.

Stockholms läns landsting är inte part i avtalet, men har tagit del av det och skrivit under en särskild text.

## Kommunal medfinansiering

Den kommunala medfinansieringen ska utgå som direkta bidrag till Citybanans utbyggnad och uppgår till totalt två miljarder kronor.

Part	Summa* Miljoner kr	Andel* %
Uppsala län	595	30
Södermanlands län	595	30
Östergötlands län	49	2
Örebro län	185	9
Västmanlands län	576	29
Summa	2 000	100

\* Siffrorna avrundade till heltal.

## Infrastrukturåtgärder i Mälarenregionen

Staten genomför följande infrastrukturåtgärder för tågtrafiken i Mälarenregionen:

- Avtalet med det kommunala bolaget Mälarenbanans Intressenter AB (MIAB) fullföljs.
- Två nya spår på hela sträckan Barkarby–Kallhäll klara senast 2015.

• Ytterligare två spår på hela sträckan Tomtebodas med i Banverkets plan för 2010–2019 med medel som gör byggstart möjlig under den senare delen av perioden.

• Bättre kapacitet på Ostkustbanan genom dubbelspår genom Gamla Uppsala för att kunna öka den storregionala tågtrafiken Gävle–Uppsala–Stockholm när Citybanan öppnas.

• Dubbelspår Södertälje–Nykvam och ny mötesstation i Strängnäs (eller dubbelspår på del av sträckan Strängnäs–Eskilstuna) för att öka kapaciteten på Svealandsbanan när Citybanan öppnas.

Staten står för kostnaden för dessa objekt utan krav på ytterligare medfinansiering med undantag av Tomtebodas–Barkarby, som förutsätter kommunal medfinansiering.

Staten kommer också genom Banverket att fortsätta medverka aktivt i det storregionala samarbetet "En bättre sits" som behandlar frågor om infrastruktur, kollektivtrafik, godstrafik, trafikuhudmannskap, trafikeringsrätt m.m.

## Kraftsamling för bättre punktlighet

Staten genomför en plan för att förbättra punktligheten hos tågtrafiken i Stockholm-Mälardalen. Det sker genom Banverkets del av det storregionala projektet "Kraftsamling Stockholm-Mälardalen".

Insatserna är högprioriterade och omfattar utökad förebyggande underhåll och förstärkt felavhjälpning samt många mindre investeringsåtgärder. Mer omfattande åtgärder som ingår i Banverkets planer är:

- Stockholm C: Åtgärder för kortare körtider för tågen, färre stoppsignaler och snabbare återhämtning vid störningar.
- Västra stambanan: Förbigångsspår vid Gnesta och Katrineholm för att kunna köra om långsammare tåg.

• Svealandsbanan: Utbyggnad av mötesstationer i Almnäs, Barva och Grundbro samt dubbelspår Nykvam–Ryssjöbrink för snabbare återhämtningar vid störningar.

• Mälarenbanan och Ostkustbanan: Signalåtgärder för bättre flyt i trafiken.

• Västerås och Norrköping: Möjlighet till samtidiga tågrörelser.

## Fortsatt utredning av Ostlänken

Utredningsarbetet för Ostlänken fortsätter. För att undersöka om det är möjligt att tidigarelägga projektet ska en statlig representant tillsammans med berörda regioner och kommuner utarbeta förslag till en finansieringslösning för Ostlänken med offentlig-privat samverkan, så kallad OPS-lösning. Det innebär i korthet att staten beställer byggande och drift av ett projekt och sedan betalar för användningen av det i ett långsiktigt kontrakt.

## Storregionalt trafikansvar

De nuvarande avtalen om den storregionala tågtrafiken, den så kallade TIM-trafiken, löper ut 2011. Det är därför hög tid att förbereda fortsättningen. Parterna pekar på att frågan om ansvaret för den storregionala kollektivtrafiken snabbt måste lösas genom utredning och med beslut av regering och riksdag senast 2009. De fem berörda länen i regionen är redan i gång med utredningen "Framtidens kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalen".

## Lagändring om medfinansiering

Parterna uppmärksammar också flera brister i kommunallagen som innebär hinder för kommunal medfinansiering. Kommunerna och landstingen bör t.ex. själva få bedöma avvägningen mellan den egna kostnaden och nyttan utan att behöva riskera överprövning i domstol, och avskrivningar bör få göras under en längre tidsperiod än vad som nu är tillåtet.

## Avtalets giltighet, vård och uppföljning

För att avtalet ska gälla ska det godkännas av staten senast den 31 december 2008 och av samtliga kommunala parter senast den 1 juli 2009. En beredning i form av en kommitté ska tillsättas för att vårda och följa upp avtalet.



På kartan syns banor och orter som nämns på nästa sida och berörs av järnvägssatningarna i avtalet.