

Regeringen  
c/o Banverket  
Planprovning  
781 85 Borlänge

Stockholm 2008-06-18

## **Överklagat beslut: Banverkets beslut 2008-05-22 F08-156/SA 20 att fastställa järnvägsplan för Citybanan i Stockholms och Solna kommuner**

### ***Klagande***

Ulf Johannisson, Göran Larsson, Emil Frodlund, Ulf Hanno, Eva Bennich, Hans Bennich, Christer Ekström, Ulla Evers Larsson, Elsa Krantz och Lars Strömgren, alla boende i Stockholm och insatta i frågeställningarna som berörs i denna skrivelse.

### ***Yrkande***

Att Regeringen upphäver Banverkets rubricerade beslut alternativt bordlägger detsamma

Att regeringen beordrar komplettering och rättning av Ytspårsutredningen med syfte att ompröva valet av lösning, Citybanan eller Ytspåret

Att pågående arbeten stoppas, inklusive betongtunneln under Söderström och verksamheten på Södermalm (inhibering av godkännande), och att inga arbeten ingångsättes

### ***Sammanfattning***

Citybanan kostar alldeles för mycket och innebär stora risker, men alla är så trötta på årtionden av förseningar att man försvarar den ändå. Ytspårsalternativet avlogs först av antikvariska skäl, som nu delvis är överspelade. Ytspårsutredningen överdrev sedan Citybanans samhällsekonomiska värde med ett par miljarder kr (kortare bytestider vid Centralen). Den beaktade inte att störningskänsligheten och underhållsproblemen med ett 2-spårssystem kommer att ställa till problem för den växande pendeltågstrafiken – stockholmarnas pendeltågselände permanentas! Vidare underskattade ytspårsutredningen ytspårets kapacitet och missade dess fördel att kunna bli färdig flera år tidigare än Citybanan, och att det öppnar för flera intressanta alternativ för en framtida fortsatt utbyggnad, anpassat till vad man då vet och vill med Stockholmsområdets trafiksystem i stort.

Ta vara på denna möjlighet och bygg ytspåret, 9 miljarder billigare (korrigerat, se tabellbilaga) och ett jämförelsevis mycket enkelt projekt!

*Trafiksystemet* som helhet blir bättre med Ytspåret. Komforten blir bättre liksom tillgängligheten för handikappade. Station vid S:t Eriksbron/-plan kan byggas direkt och ger tillsammans med en möjlig utbyggnad mot Norra Station och Frihamnen service till ett område med större potential än Odenplansområdet. Station Slussen kan bli ett nav för flera trafikslag.

*Samhällsekonomi bättre för Ytspåret:* Ytspårets nettonuvärde är bättre. Citybanekalkylen överdriver intäkterna när det gäller tidsvinsten vid byten på Station City, varigenom intäkterna för Citybanan överdrivits med ca 2 mdr.

*Citybanan kommer att bli ännu dyrare och ta ännu längre tid. Dess komplexitet, tunneldrivning och genomgång av vattenförande lager innebär mycket stora risker. HD: s utslag kommer att innebära försening minst 1 år.*

*Hälsa och trafik under byggtiden: Störningarna i trafiken och risker för hälsa särskilt kring stationerna under det långa byggskedet är bristfälligt redovisade och är mycket större för Citybanan än för Ytspåret, som är ett relativt enkelt projekt.*

*Energi och miljö i drift: De stora nivåskillnaderna i Citybanan innebär energislöseri. Vid bromsning uppstår partikelemissioner. Station Odenplan kommer att ge betydande ökning av trafiken i ett tätt bostadsområde, med störande buller och olägenheter i trafiken på ytan.*

*De antikvariska invändningar som stoppade Ytspåret har minskat i betydelse. Möjlighet till handlingsutrymme för nedgrävd Centralbro innebär möjligheter att göra Stockholms kärna mer attraktiv.*

### **Våra motiv och utgångspunkter**

Det vi eftersträvar är att få kollektivtrafik i Stockholmsområdet som ger god service för resande och understödjer områdets tillväxt. Då det gäller utbyggnad av tågtrafikkapacitet måste det ske utan ytterligare förseningar och på ett sätt som ger bästa samordning med andra trafiksystem till rimliga kostnader.

Under den långa tid då olika alternativ har utretts har successivt förutsättningarna förändrats. Utredningarna är också i sig behäftade med brister.

Vi har gjort grundliga genomgångar av förutsättningar och konsekvenser avseende utbyggnaden av Citybanan och Ytspårsalternativet. Vi har funnit brister i materialet och att förutsättningarna har förändrats under den långa resans gång, varför ytspårsalternativet i dag har bättre förutsättningar än tidigare och Citybanan sämre.

Som skattebetalare och medborgare i Stockholm anser vi att det är väsentligt att beslut med stora konsekvenser både under byggtiden och för den framtida utvecklingen av Stockholmsregionen måste föregås av utredningar som vilar på en stabil faktagrund. Det är orimligt att ett projekt av Citybanans storlek och riskprofil inte seriöst prövats mot ändrade förutsättningar, som utbyggnaden av Norra Stationsområdet och Tvärbanan, nya tågtyper eller mot en bedömning av ytspårsalternativet, som utgår från alla aktuella förutsättningar.

### **Jämförelse Citybanan – Ytspåret**

Se bifogade tabell. Här följer ett utdrag.

#### **Trafik**

*Ytspårets kapacitet kan bli större än Ytspårsutredningen anger. Möjligheterna till större kapacitet bör undersökas vidare beträffande fler/längre plattformar, furnering av tåg vid ändstationer, vändning vid andra stationer än Centralen, andra tågtyper, förbättrade signalsystem, mm. Pålitligheten är större med 3 spår än med 2 + 2 vid störningar och underhåll.*

*Trafiksystemet som helhet blir bättre med Ytspåret med bekvämare och trevligare stationer i eller nära ytan, bättre tillgänglighet för handikappade, mm.*

*Ytspårsutredningen har inte räknat med möjligheten att flytta station Karlberg söderut, så att dess nuvarande södra ände blir norra änden inklusive uppgång. Södra änden hamnar då under*

S:t Eriksbron med uppgång i anslutning till S:t Eriksplans T-banestation, med liten nivåskillnad mellan pendeltåg och T-bana - ett bättre system till en rimlig kostnad.

Vi förordar att station S:t Eriksbron/-plan byggs direkt vid byggandet av ytspåret.

Genom att nyttja den befintliga Värtabanan för persontrafik skapas nya viktiga länkar till Norra station och Frihamnsområdet. Senare kan utbyggnad ske till Universitet och Ropsten.

S:t Eriksplan- och Norra Stationsområdet har högre utvecklings potential än området vid Odenplan. 4 000 nya boende och 15 000 nya arbetsplatser kommer att lokaliseras hit på kort tid. Spårområdet mellan Centralen och S:t Eriksbron planeras också därutöver att bebyggas.

Ytspåret ger flera möjligheter som kan förverkligas direkt eller senare. En möjlighet är att göra Slussen till ett nav för flera trafikslag. Byte kan då ske med T-bana grön och röd, bussar mot den växande sydostsektorn, Saltsjöbanan, Vaxholmsbåtar, Mälarbåtar, Snabbspårväg, och innerstadsbussar.

## Kostnader och tid

*Ytspåret är 9 miljarder billigare, 9,5 miljarder (korrigerat, se tabellbilaga) jämfört med 18,4 miljarder för Citybanans båda etapper och kommer att bli färdig flera år tidigare – se vidare nedan.*

*Samhällsekonomi bättre för Ytspåret:* Ytspårsutredningen redovisar en samhällsekonomisk förlust på 4,8 miljarder för Citybanan (investering 18,9) och för Ytspåret en förlust på 3,1 miljarder kr (investering 8,4). Inklusivt etapp 2 blir förlusten för Citybanan 6,4 miljarder (investering 20,4). Ytspårsutredningen räknar med kvoter av dessa nettonuvärden och får det till att Citybanan är bättre. Vid negativa nettonuvärden är det mer meningsfullt att jämföra skillnaden i nettonuvärden, vilket talar för Ytspåret. I kalkylen för Citybanan överdrivs intäkterna när det gäller tidsvinster vid olika byten på Station City. Man räknar med tidsvinster enligt en tidigare utredning, då stationen planerades ligga över blå tunnelbanelinje. Enligt Järnvägsplanen ska den ligga nästan 20 meter lägre, under blå T-bana. Tidsvinsterna försvinner då helt utom för byte mellan blå T-bana och pendeltåg. Byten mellan röd och grön tunnelbana får lika lång bytestid som idag men byte mellan pendeltåg, fjärrtåg, regionaltåg, Arlanda express och bussar får längre bytestid. Det torde minska intäkterna för Citybanan med ca 2 miljarder. Dessutom borde man väga in riskerna för att Citybanan blir dyrare.

När Citybanan valdes bedömde man att den skulle ge 102 milj. mer per år i biljettintäkter än ett ytspår, vilket torde vara en överdrift i miljardklassen för beräkningens tidsspann.

*Citybanan kommer att bli ännu dyrare och ta ännu längre tid.* Dess komplexitet, tunneldrivning och genomgång av vattenförande lager innebär mycket stora risker. Vi saknar en tillfredsställande analys av sannolikhet för högre kostnader och längre tid för genomförande. Detta borde ge tydligare utslag i både projektkalkyl och samhällsekonomisk kalkyl. Riskerna är till exempel betydande för skador på fastigheter och verksamheter med skadeståndskrav.

*HD utslag försenar Citybanan:* De rättsliga processerna gör dessutom att projektstarten riskerar att bli framskjuten. HD: s Dom 2008-06-13 innebär att det var rätt av miljödomstolen att avvisa banverkets ansökan. Det betyder att Banverket måste börja om och ta fram en ny miljökonsekvensbeskrivning MKB, som innehåller alternativ och en samlad bedömning av alla tunnlar. Det rimliga alternativet är Ytspåret. MKB grundas på ett EU-direktiv som anger att alla miljökonsekvenser - direkta, indirekta och kumulativa - skall beaktas i en MKB. Södermalmtunneln är överklagad. Norrmalmstunneln kommer att överklagas. Rättsprocesser kan komma att fortsätta ända till EG-domstolen.

## **Hälsa och trafik under byggtiden**

Störningar i trafiken och risker för hälsa särskilt kring stationerna under det långa byggskedet är bristfälligt redovisade. Dessa störningar och risker är mycket större för Citybanan än för Ytspåret, som är ett relativt enkelt projekt.

## **Energi och miljö i drift**

De stora nivåskillnaderna i Citybanan innebär energislöseri. Vid inbromsning uppstår partikelemissioner. Stationen vid Odenplan kommer att ge betydande ökning av trafiken i ett tätt bostadsområde, med störande buller och olägenheter i trafiken på ytan.

## **De antikvariska invändningar som stoppade Ytspåret har minskat i betydelse**

En avgörande orsak till att den dåvarande socialdemokratiska regeringen avvisade ytspårslösningen var de effekter som Riksantikvarieämbetet (RAÄ) ansåg att en sådan skulle få på kulturvärdena på Riddarholmen.

Sedan dess har man alltmer lyft fram tillgänglighet till kulturvärdena framför absolut skyddande av varje objekt. Tekniken för att bygga under/nära känsliga byggnader har utvecklats. Det är också klart att RAÄ inte hade något alternativ att jämföra med, dvs. man kände inte till att alternativet skulle bli Citybanan, som riskerar att medföra skador inom betydligt större områden än de som ett Ytspår skulle orsaka.

## **Ytspåret ger snabb kapacitetsökning och andrum för bättre beslut om framtida etapper**

Ett val av Ytspåret skulle ge utrymme för att under många år få mer information om resandeutvecklingen och utreda alternativ för nästa etapp i utbyggnaden: Ett ytspår till, en kort järnvägstunnel, centraltunnel i stället för Centralbron, Österleden även med spår och nya möjligheter för sydostsektorn, Kungsholmenbanan, Citybanan, etc.

## **Slutsats**

Ytspåret är ett bättre val än Citybanan genom att den är bättre i en rad avseenden: Kortare tid, mycket lägre kostnader, mindre risker och hälsoeffekter, mm. Ytspåret ger en tidsfrist då man kan skaffa sig bättre information inför nästa etapp.

## **Behov av omedelbara åtgärder**

En kompletterande planering av Ytspåret färdigställs.

En fullständig MKB där Ytspåret jämförs med Citybanan genomförs.

Riksantikvarieämbetet förses med underlag om båda alternativen och får i uppdrag att göra en ny bedömning enligt alla ändrade förutsättningar.

## **Vi anhåller om möte med Infrastrukturministern**

Vi anhåller om att få träffa infrastrukturminister Åsa Torstensson i denna fråga. Vi är en grupp boende i Stockholm, de flesta i Vasastan. Kontakt Ulf Johannisson, Kungstensgatan 61, 113 29 Stockholm, e-post [ulf.johannisson@comhem.se](mailto:ulf.johannisson@comhem.se)

Bilaga: Jämförelse av Citybanan och Ytspåret - tabell

Stockholm 2008-06-18

Ulf Johannisson

Göran Larsson

Emil Frodlund

Ulf Hanno

Eva Bennich

Hans Bennich

Christer Ekström

Ulla Evers Larsson

Elsa Krantz

Lars Strömgren

Bilaga till överklagande av järnvägsplan Citybanan

## Jämförelse av Citybanan och Ytspåret

### Jämförelse av Citybanan och Ytspåret: Trafik

<i>Jämförelse trafik</i>	<i>Citybanan</i>	<i>Ytspår med stationer vid Slussen &amp; S:t Eriksbron/-plan<sup>1</sup></i>
Kapacitet	2 spår för pendeltåg. 2 ytspår för övrig trafik.	3 ytspår. Att växla riktning morgon/kväll ger högre kapacitet än med Citybanan. <sup>2</sup>
Pålitlighet	Om 1 av 2 spår blockeras finns ingen reserv – mycket stort trafikbortfall	Om 1 av 3 spår blockeras kan trafik i båda riktningarna upprätthållas – större kapacitet klara störningar.
Utveckling av trafiklösningar	Byte med T-bana grön vid Odenplan.	Lösningar blir möjliga vid Slussen: Byte med T-bana grön och röd. Byte med bussar mot Värmdö. Byte med T-bana grön vid S:t Eriksplan.
Omstigningsmöjligheter norr	Innerstadsbussar, T-bana grön	T-bana grön + innerstadsbussar. Vid Norra station även ytterstadsbussar, tvärbanan, Roslagsbanan, Roslagsbussar
Omstigningsmöjligheter söder	Lång väg i förbindelsetunnel mellan T-bana Slussen och P-tåg Södra station.	Direkt kontakt vid Slussen mellan P-tåg + T-bana + Saltsjöbanan
Stationsprestanda City och norr	Stora nivåskillnader inom stationerna City och Odenplan kostar bytestid.	Liten nivåskillnad till S:t Eriksplans t-banestation
Stationsprestanda söder	Södra station nedgraderas till endast 1 plattform.	Station Slussen med utsikt över Mälaren skapar en attraktiv och effektiv Knutpunkt med små nivåskillnader.
Nya stationsuppgångar norr och City	2 uppgångar vid Odenplan och 2? vid Centralen	En uppgång till station S:t Eriksbron och förbindelse till T-bana S:t Eriksplan
Tillgänglighet	Dålig, vilket Handikapporganisationen HSO har påtalat i synpunkt 5 på järnvägsplanen	HSO förordar en ytlägesalternativ framför tunnelalternativ

<sup>1</sup> **Ytspårsutredningen ofullständig avseende stationsplacering:** Utredningen förutsätter station vid Karlberg, en sämre lösning än S:t Eriksbron/S:t Eriksplan. Denna borde utredas och om den är tillfredsställande beaktas i investeringskalkyl och samhällsekonomisk kalkyl.

<sup>2</sup> **Ytspårsutredning ofullständig avseende åtgärder för kapacitet:** Ytspårsutredningen räknar med ett begränsat kapacitetstillskott från riktningväxling på tredje spåret, inte minst på grund av begränsad plattformskapacitet. Flera kapacitetshöjande åtgärder skulle kunna övervägas, till exempel: Utökad plattformskapacitet vid Centralen samt vid södra station/Slussen, furnering vid ändstationer i stället för vid Centralen, vändning av tåg vid andra stationer som Solna station och utökad spårkapacitet Karlberg-Kalhäll.

### Jämförelse av Citybanan och Ytspåret: Kostnader och tid

<i>Jämförelse kostnader, tid</i>	<i>Citybanan</i>	<i>Ytspår med stationer vid Slussen &amp; S:t Eriksbron/-plan</i>
Kostnader	Enligt ytspårsutredningen bil 12 s 9: 15.9 mdr i 2006 års priser. Etapp 2 måste byggas strax efter etapp 1 och anges till 2,5 mdr, <b>totalt 15,9 + 2,5 = 18,4 mdr kr</b> i 2006 års kostnadsläge  Stor risk för fördyring av ett komplicerat projekt: Sänktunneln Riddarholmen-Södermalm är upphandlad till 1,4 mdr contra planerade 0,75 mdr.	Enligt ytspårsutredningen bil 12 s 9: 6.5 mdr i 2006 års priser inkl 2 mdr för byte av broar över strömmen, vilket måste göras även om ytspåret inte byggs. Däremot tillkommer kostnader för stationerna vid S:t Eriksbron och Slussen vardera uppskattningsvis ca 1,5 mdr samt åtgärder vid Centralen avseende plattformar och förbindelsegång ca 1 mdr <b>Totalt 4.5 + 1,5 + 1,5 + 2 = 9.5 mdr</b>
Samhällsekonomi	Fel beräkning av samhällsnytta: Genom 3 fel ser Citybanan ut att vara bästa alternativ. Rättelse av de 3 felen kommer att visa att Ytspårsalternativet har bättre samhällsekonomi. <sup>3</sup>	Se rutan t v.
Överklaganden tar tid	Miljöprövningen ska efter HD-dom börja om från början. Tid: 2 år? Detaljplanen överklagad Järnvägsplanen överklagad	Färre och mindre kontroversiella ingrepp i nuvarande bebyggelse. Det västra ytspåret var 1995 endast överklagat av Riksantikvarieämbetet för ingrepp i källaren till Hessensteinska palatset. Inga grundvattningrepp -> färre processer o mindre risk
Byggtid	9 år (2009-2017)	6 år

<sup>3</sup> **Fel beräkning av samhällsnytta: Fel 1:** Att använda kvot för negativa nettonu värden är tveksamt, men det gör BV och kommer fram till att Citybanan är bättre. Ytspårsalternativets nettonu värde är mindre negativt än Citybanan, alltså bättre. **Fel 2:** För Citybanan räknar BV med gångtider enligt ett mera ytligt liggande alternativ för station Centralen. Den djupare placering som valts bör ge ca 2 miljarder sämre samhällsnytta – men detta har inte justerats. **Fel 3:** Ytspårsalternativets kapacitet underskattas genom att växling av riktning bara tas med i begränsad omfattning, på grund av att man inte räknar med utbyggnad av plattformar mm som skulle möjliggöra större kapacitet genom växling av riktning. Denna utbyggnad skulle även öka ytspårsalternativets kostnader.

### **Jämförelse av Citybanan och Ytspåret: Energi, miljö och hälsa i driftsskedet**

<b><i>Energi och miljö i drift</i></b>	<b><i>Citybanan</i></b>	<b><i>Ytspår med stationer vid Slussen &amp; S:t Eriksbron/-plan</i></b>
Energi	Energislöseri när tåg ska bromsa när de kör ned 40-50 meter och dra på upp igen.	Inga nämnvärda nivåskillnader.
Miljö och hälsa	Partikelemissioner vid bromsning vid stationerna tas bara delvis bort genom väggar vid perronger. Partiklar går in i vagnarna och sprids från ventilationstorn i gatumiljön.	Mindre bromsning och trafiken går huvudsakligen utomhus.
Synintryck, komfort	Trafikanter får inte uppleva staden under resan och en del upplever obehag av att vistas under jord.	Trafiken sker till största delen ovan jord.
Buller	En station vid Odenplan kommer att ge en betydande ökning av vägtrafiken på ytan.	Vid västlig placering av tredje spåret fås mindre buller i Gamla Stan, Riddarholmen och vid Slussen.
Risker	Svårt att snabbt evakuera vid brand, sabotage etc.	Risken mindre ovan jord, då evakuering kan göras snabbt.

### **Jämförelse av Citybanan och Ytspåret: Miljö och risk under byggskedet**

<b>Jämförelse byggskedet</b>	<b>Citybanan</b>	<b>Ytspår med stationer vid Slussen &amp; S:t Eriksbron/-plan</b>
Miljöpåverkan på hälsa (buller, vibrationer, partiklar mm)	Omfattande, särskilt vid stationerna: Påverkan av arbetsmaskiner och byggtrafik. Störande verksamhet pågår 07-22 med periodvis överskridande av Naturvårdsverkets riktlinjer. Partikelhalt i luft överskrides. Äldre, funktionshindrade och barn är särskilt utsatta.	Minimal påverkan. Kan byggas utan att Naturvårdsverkets riktlinjer överskrids.
Utsläpp av koldioxid		
Risker avseende tunnlar och stationsbyggen City och norr	Sättningar, vibrations- och sprängskador på ett mycket stort antal byggnader	Stationerna City och S:t Eriksbron ligger i ytläge, eventuellt begränsade risker kring förbindelse till S:t Eriksplan.
Ingrepp i befintlig stadsmiljö med krav på funktion under byggtiden	Omfattande. Alla träd på Odenplan tas bort, liksom utbyggnad av t-grön medför att hälften av träden på kyrkogården tas bort. Byggarbetsplats med öppet schakt i minst 4.5 + 2 år. Angöringsmöjligheter för funktionshindrade/äldre + affärsidkare försämras.	Placering vid ett outnyttjat område. Rullband/gångtunnel kräver viss ytlig tunneldragning.
Spårtunnel	6 km	Ca 800 m mellan Södra station och Söder Mälarstrand
Antal arbetstunnlar	5 st: Norra Station, Torsgatan, Bangården, Söder Mälarstrand, Mariagårdstäppan	0 - 2 st: Söder Mälarstrand, Mariagårdstäppan. Eventuellt klarar man utlastning av schaktmassor utan arbetstunnlar eftersom del av tunneln redan är klar
Ventilationsschakt	På norra sidan 3 st (Norra Latin + Odenplan + Hälsingehöjden)	Inga
Transporter av schaktmassor	Omfattande. 17500 lastbilar i vardera riktningen i tätbebyggd stadsmiljö under minst 6.5 år. Tillkommer x transporter av byggmaterial.	Schaktmassor från gångförbindelse ger ett mindre antal lastbilar längs S:t Eriksgatan- Torsgatan.
Trafiksvårigheter kring station Odenplan resp. S:t Eriksplan	Vanadisvägen och 3 av 5 filer för buss/bil vid Odenplan stängs tidvis av. Återstående 2 filer förbi Odenplan blir då de enda helt genomgående (långa, obrutna) förbindelserna för buss/bil i väst-östlig riktning i området	Knappast några (Atlasmuren)

	mellan Klarabergsgatan och Norra stationsgatan – <i>otillräcklig kapacitet</i> . Det blir <i>livsfarligt</i> för cyklister vid Odenplan (inga cykelbanor får plats). Trafikomläggning, flytt av busshållplatser, avstängning av t-grön vid sprängningar, diverse angöringsproblem	
Trafiksvårigheter kring station City	Omfattande. Nya uppgångar till Vasagatan och Klarabergsgatan fodrar omfattande ingrepp kv Orgelpipan 5, 6 vilket fastighetsägarna påtalat i överklagande av Miljödomstolens deldom	Relativt små
T-banetunnel Odenplan-S:t Eriksgatan	Nedlägges uppifrån från Odenplans östra spets till Vasa Real, därefter sprängs tunnel (2011-2015).	Utgår.
T-banetunnel S:t Eriksgatan- NKS	Sprängs i gatusträckningen från anknötning T-grön vid S:t Eriksplan (2011-2015).	= Odenplansalternativet. Utredning pågår om att istället bygga snabbspårväg
Transporter av byggmaterial	Omfattande transporter nattetid av skrymmande material vid stationer	Liten omfattning