



Nya pendeltågsstationen Stockholm City invigdes den 9 juli. Åtta konstverk utsmyckar stationen, som totalt har två plattformar och fyra spår. Här en bild från plattformen för tåg norrut, mellan spår 1 och 2, som övervakas av tågvärden med hjälp av åtta bildskärmar. Utgången i bakgrunden leder till södra mellanplanet, de röda och gröna T-banelinjerna, centralstationen, Vasagatan och "Klarabergsgenvägen" under nybyggda hotell Continental.
Foto: Patrick Laval, där ej annat anges

Citybanan i trafik:

Äntligen! Pendeltåg i världsklass i Stockholm!

Den 9 juli invigdes Citybanan, en sex kilometer lång pendeltågstunnel genom Stockholm, och två underjordiska pendeltågstationer där man enkelt kan byta till tunnelbanan. Den 10 juli fick

Stockholmsregionen äntligen ett välanpassat pendeltågssystem, samtidigt som 330 tåglägen per dag försvann från "getingmidjan", Sveriges mest trafikerade järnvägssträcka.

Av Patrick Laval

Sällan var så många beslutfattare så överens som vid invigningen av Citybanan, som ägde rum i Stockholm den 9 juli på Odenplan och lockade en stor publik.

Vid ceremonin, under ledning av TV- och radiopersonligheten Rickard Olsson,

kunde Trafikverkets generaldirektör Lena Ericson, SLL Trafikförvaltningens chef och VD för SL Caroline Ottosson, trafiklandsstyrelsernas ordförande Kristoffer Tamsons (M), dåvarande infrastrukturminister Anna Johansson (S), kommunstyrelsens ordförande i Stockholms stad Karin Wanngård (S) och

statsminister Stefan Löfven (S) visa sin glädje över att inviga pendeltågets nya tunnel under huvudstaden.

Och upprepa variationer av samma slagord: Citybanan är "en viktig pusselbit" för "Europas snabbast växande storstadsregion", som "växer så det knakar".



Trafiklandstingsrådet Kristoffer Tamsons (M), statsminister Stefan Löfven (S), kommunstyrelsens ordförande Karin Wanngård (S) och dåvarande infrastrukturminister Anna Johansson fattar varandras händer i glädje över att Citybanan nu är klar.



Statsminister Stefan Löfven (S) ärade invigningen av Citybanan och hänvisade bland annat till den omfattande konstutsmyckningen i underjorden.



Pendeltägsstationen Stockholm Odenplan heter just så, Odenplan är namnet på tunnelbanans station. Observera sittbänkens eleganta design till vänster. Utgången mot norra mellanplanet och Vanadisvägen, med en vanlig trappa, två rulltrappor och en hiss (E i schemat som visas på sidan 7) i vilken cyklarna är tillåtna.

Nedan till höger entrén vid Vanadisvägen. Bakom entrén finns en hiss som också kan användas av cyklister.

Men "satsningen gynnar inte bara stockholmare utan även övriga resenärer" eftersom det nya dubbelspåret "dubblar spårkapacitet" och "avlastar landets mest belastade järnvägssträcka".

Så tar Citybanan bort "Sveriges största flaskhals" och är "en gåva till hela Sverige". Eller "ett kinderägg" enligt Anna Johansson, som prisade "tryggheten med dörrar som öppnas först när tåget kommer" och ökad pålitlighet eftersom "risken för störningar minskar".

– 2007 kunde vi fatta de nödvändiga besluten, underströk Kristoffer Tamsons, vilket är lite ironiskt om man betänker att alliansen omprövade beslutet om Citybanan året innan. Han sade också några ord om olyckorna som inträffat under tunnelbygget.

Sist uttryckte Stefan Löfven sin glädje över att Citybanan blivit färdig ett halvår före planerad tid, och drog även publikens uppmärksamhet till stationernas konstutsmyckning.





Efter invigningsceremonin visade den här jätteskärmen som installerats på Odenplan dagens program, med gratisturer i pendeltågstunneln Citybanan under Stockholm och besök på de två nya stationerna.

De enda som visade sitt missnöje – främst mot trafikutövaren MTR och Kristoffer Tamsons – var en grupp pendeltågsstädare som demonstrerade mot beskedet att 90 av de 196 anställda i städbolaget riskerar att bli av med jobbet på grund av en usel upphandling, enligt flygblad som delades ut.

Demonstranterna syntes väl men fick inte en chans att höras – ljudnivån under invigningsceremonin var verkligen mycket hög!



Kön ringlar lång till första tåget vid Odenplan den 9 juli 2017. "Pendeln tar en ny väg under stan", framgår av texten på trafikvärdens reflexväst. Den arenaliknande byggnaden ligger ovanpå den gemensamma biljetthallen för både tunnelbanan och pendeltåget.



Morgenresa till Arlanda via nya Citybanan den 10 juli 2017. Vår reporter fick stiga upp tidigt!

Efteråt fick publiken upptäcka de två nya underjordiska stationerna Stockholm Odenplan och Stockholm City, och åka pendeltåg gratis emellan dem var tionde minut under eftermiddagen.

På måndagen den 10 juli avgick de första tågen enligt ordinarie tidtabell från Stockholm City: 05.04 söderut mot Nynäshamn och 05.09 norrut mot Uppsala över Arlanda. Det sistnämnda blev det första tåg som stannade vid station Stockholm Odenplan (05.14), två minuter före första mötet, på

rampen söder om Tomtebodan, med det första tåg som skulle köra genom hela tunneln och hade avgått från Uppsala redan 04.26.

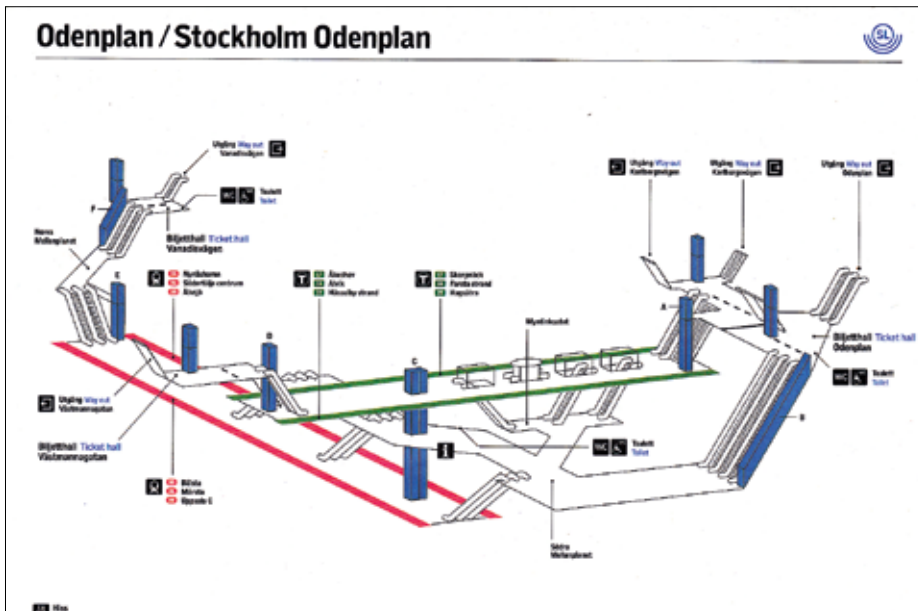
Några timmar tidigare, kl 01.17, hade det sista pendeltåget lämnat Karlbergs station mot Stockholm Central.

Adjö Karlberg!

I de båda nämnda stationerna försvinner pendeltågstrafiken och framtiden ser dystert ut för Karlberg, där det inte är planerat att



Det finns gott om rulltrappor och hissar i nya Citybanan. Det är priset för det djupa läget under centrum, ned till 40 meter under marknivån. Här visas rulltrappan neråt från biljetthallen Vasagatan till norra mellanplanet. Rulltrappan löper parallellt med hiss O i schemat som visas på nästa sida.



Schematisk bild över gånger, rulltrappor och hissar vid tunnelbanestationen Odenplan och pendeltågsstationen Stockholm Odenplan. Illustration: SL

exempelvis regionaltåg stannar i framtiden.

Karlbergs station kommer inte att användas för annan tågtrafik när pendeltågen slutar att göra uppehåll där nästa år. På lång sikt är därför tanken att den ska rivas, meddelade Trafikverket i fjol.

Men de närmaste åren kommer Karlbergs station ändå att finnas kvar. Den kommer att fungera som en reservstation för att kunna vända tåg vid tillfällig kapacitetsbrist, till exempel vid trafikstörningar eller spårarbeten. I alla fall måste nu funktionsstationens ca 15 000–20 000 dagliga resenärer hitta nya vägar.

Så får pendeltåget, efter 49 års trafik tvärs genom Stockholmsregionen, egna spår ge-

nom huvudstaden: sex kilometer dubbelspår i tunnel under Vasastan, Norrmalm, Gamla Stan, Riddarfjärden och Södermalm från norr till söder – och två ändamålsenliga stationer med anslutning till tunnelbanan, Stockholm City och Stockholm Odenplan.

Stor investering

En sådan investering på 16,8 miljarder kronor (prisnivå 2007) skulle kunna tyckas orimlig om man betraktar att pendeltågen lyckats köra genom Stockholm under nästan ett halvsekel på samma spår som de övriga tågen. Men det var just det som var problemet: varje dygn passerade cirka 550

tåg på getingmidjan, således dubbelspåret mellan Stockholms södra och centralstationen, varav 60 procent pendeltåg.

Trots ständiga förbättringar, exempelvis vid Centralens södra infart, kunde dubbelspåret inte ge mer kapacitet. Olika alternativ för att bygga bort getingmidjan har diskuterats livligt, inte minst på 1990-talet, när ”tredje spåret” längs det befintliga dubbelspåret var som hetast och skulle ingå i Dennispaketet.

En till synes enkel men kortsiktig lösning, som bara erbjöd åtta extra tåglägen per timme och per riktning, samtidigt som man skulle ha behövt extra utrymme vid Riddarholmen, mitt i Stockholms historiska hjärta. En liten brobit hann till och med byggas, över Söder Mälmarstrand.

Två alternativa tunnelloseringar diskuterades, den ena mellan Älvsjö, Fridhemsplan och Tomtebodan (Kungsholmenbanan), den andra mellan Stockholms södra och Tomtebodan (det som blev Citybanan).

Kungsholmenbanan eller eventuella dragningar av Citybanan via Slussen hade säkert möjliggjort nya trafikflöden genom Stockholm men hade som nackdel att ”kortsluta” Stockholms södra, som ju återinvigts 1989 mitt i en nybyggd stadsdel.

Frågan återupptogs 2000 av Banverket på uppdrag av regeringen och när förstudien avslutades 2002 visade den att en pendeltågstunnel var den enda långsiktiga lösningen.

År 2005 gav den socialdemokratiska regeringen sin tillåtelse till projekt Citybanan, men efter alliansens valseger året därpå omprövades beslutet om projektet, som ansågs vara för dyrt och för komplicerat.

En ny utredning kom till samma slutsats som den tidigare och 2007 beslutade alliansregeringen att bygga Citybanan.

Järnvägsplanen godkändes 2008 och den 24 januari 2009 kunde Banverket starta bygget, som kom att bli Sveriges största med upp till 2 500 personer samtidigt, från 32 länder.

Djupa bergtunnlar

Den större delen av Citybanans sträckning lades mellan 10 och 45 meter under ytan i bergtunnel, som sprängts fram i huvudsakligen gnejs och granit.

Alltså hårda kristallina bergarter som lämpar sig mycket väl för tunnlar. Så fick Citybanan en dubbelspårstunnel, vilket internationellt är ganska ovanlig eftersom de flesta tunnlar är borrhade och därför består av två parallella rör.

Ibland fick man spränga i närheten av Stockholms mest känsliga byggnader (centralstationen, kyrkor), men projektet har inneburit få rivningar, förutom 1960-talets hotell Continental på Vasagatan. Hotellet har ersatts av en ännu högre byggnad som tronar över ett storslaget utrymme för