



Kontaktpersoner

Exploateringskontoret

Martin Skillbäck
Avdelningen för Stora projekt
Telefon: 08-508 262 76
Martin.skillback@stockholm.se

Till

Exploateringsnämnden
2013-08-29
Trafik- och renhållningsnämnden
2013-08-29

Trafikkontoret

Peter Granström
Anläggning
Telefon: 08-508 260 21
peter.granstrom@stockholm.se

Genomförandeavtal med Stockholms läns landsting avseende förlängning av Tvärbanan från Sickla Udde till kommungränsen Stockholm/Nacka

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden godkänner för respektive nämnds del bilagt förslag till genomförandeavtal med Stockholms läns landsting avseende förlängning av Tvärbanan från Sickla Udde till kommungränsen Stockholm/Nacka.
2. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet.

Krister Schultz
Förvaltningschef

Fredrik Alfredsson
T f förvaltningschef

Exploateringskontoret
Avdelningen för Stora projekt

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 262 76
Växel 08-508 276 00
martin.skillback@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se/exploateringskontoret

Sammanfattning

En förstudie angående utbyggnad av tunnelbanan till Nacka pågår för närvarande. Beslut om den slutliga kollektivtrafiklösningen för ostsektorn krävs för att staden kan kunna slutföra utbyggnaden av östra Hammarby Sjöstad. I avvaktan på detta har landstingets trafiknämnd 2013-06-18 tagit beslut att förlänga Tvärbanan från Sickla Udde till Sickla station. Sträckan är ca 700 meter varav ca 200 meter ligger inom Stockholms kommun. Kostnaden uppskattas till ca 410 mnkr varav landstinget erlägger merparten. Nacka kommun förutsätts bidra med ett mindre belopp. Statsbidrag förutsätts utgå. Staden bidrar inte ekonomiskt till projektet. Byggstart planeras till sommaren 2014 och byggtiden uppskattas till ca 2,5 år. Staden och landstinget har upprättat ett genomförandeavtal som i stort följer 1993-års principöverenskommelse om utbyggnad av Tvärbanan. Detta innebär förenklat att landstinget genomför och bekostar projektet och svarar för de följdändringar på stadens anläggningar som krävs. Projektet innebär att korsningen Skeppsmäklargatan - Båtbyggargatan måste byggas om vilket påverkar cirka 120 lägenheter och knappt 300 garageplatser. Kontoren ser i övrigt positivt på utbyggnaden eftersom denna kan vara en del i en framtida lösning som ger staden möjlighet att bygga klart östra Sjöstaden. Förlängningen till Sickla station bidrar till att Tvärbanan får en bättre slutstation än dagens. Med bättre omstigningsmöjligheter följer ett ökat resande. Ett planerat färdigställande under 2016 innebär att Tvärbanan kan bidra till att minska antalet resenärer som passerar Slussen under del av ombyggnadstiden.

Bakgrund

Stockholms kommun, Nacka kommun och Stockholms läns landsting träffade 2003 en principöverenskommelse avseende projekt Danvikslösen, dvs. förlängning av Tvärbanan på gemensamma spår med Saltsjöbanan till Slussen samt ny vägtunnel genom Henriksdalsberget m m.

Principöverenskommelsen upphörde att gälla efter några år men parterna arbetade ändå vidare med projektet efter överenskommelsens riktlinjer. En ny principöverenskommelse upprättades 2008 och innebar att parterna skulle fortsätta med detaljplaneläggning, finansieringsförhandlingar med staten samt förprojektering med inriktning på byggstart 2010.

Principöverenskommelsen godkändes av Stockholm och Nacka men undertecknades ej av landstinget/SL. Anledningen var att SL

ansåg att kostnaderna för landstingets åtaganden hade ökat så kraftigt att projektet ej kunde försvaras. Något egentligt projektarbete med Danvikslösen har därefter ej skett.

SL har dock genomfört ett antal utredningar för att hitta alternativa lösningar för att förbättra kollektivtrafiken i ostsektorn. Utredningarna har konstaterat att tunnelbana är det mest lämpliga trafikslaget för kapacitetsstark kollektivtrafikförsörjning till och från ostsektorn. I en överenskommelse från mars 2012 mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad samt Nacka och Värmdö kommuner beslutades att en förstudie för tunnelbana till Nacka ska genomföras. Förstudien väntas vara klar årsskiftet 2013/2014.

I avvaktan på mer långsiktiga beslut om kollektivtrafiken i ostsektorn har landstingets trafiknämnd (dåvarande SL) lanserat ett nygammalt alternativ att förlänga Tvärbanan till Sickla station. Syftet är att få bättre omstigningsmöjlighet mellan Saltsjöbanan och Tvärbanan, vilket behövs när Saltsjöbanans inre delar stängs av i samband med ombyggnaden av Slussen. Den nuvarande Tvärbanan genom Hammarby Sjöstad anlades åren 2000-2001. Som grund för utbyggnaden fanns en principöverenskommelse mellan staden och landstinget från 1993 samt avtal mellan SL och dåvarande gatu- och fastighetsnämnden från år 2000.

Utbyggnadsförslag

Förslaget innebär att Tvärbanan förlängs från den befintliga hållplatsen vid Sickla udde, korsar Sicklavägen (kommungränsen) i plan och viker av norrut i den nuvarande Uddvägens sträckning. Sicklavägen ingår i Trafikverkets väghållansvar. Vid Uddvägens slut viker spårvägen av österut och leds i ett betongtråg längs med Värmdövägens södra sida. Sickla industriväg korsas planskilt och en ny vägbro anläggs över Tvärbanans spår. Tvärbanan ges en ny ändhållplats intill Saltsjöbanans befintliga station Sickla och det nya spårslaget anpassas till Saltsjöbanans för att möjliggöra smidig och tillgänglighetsanpassad omstigning över plattform. Spårgeometrin är anpassad för en eventuell framtida sammankoppling med Saltsjöbanan.



Figur 1 Föreslagen sträckning

Delen som ligger i Stockholms kommun (ca 200 meter) har stöd i befintlig detaljplan. Inom Nacka kommun krävs dock planändring. Målsättningen är att detaljplanen är lagakraftvunnen 2:a kvartalet 2014.

Förlängningen uppfyller flera av målen i Regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län då den bl a:

- knyter samman två av Stockholms spårssystem och ger förbättrade möjligheter att skapa ett sammanhållet och samordnat kollektivtrafiksystem.
- bidrar till att kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ökar
- minskar restiderna mellan Ostsektorn och Stockholm söderort

Byggtiden är bedömd till 2,5 år och förlängningen bedöms kunna tas i drift under andra halvåret av 2016. Byggstarten styrs främst av Nackas kommuns planarbete samt länsstyrelsens tidplan för beslut om statlig medfinansiering.

Kostnaden för projektet uppskattas till ca 410 mnkr varav Stockholms läns landsting står för merparten. Nacka kommun förutsätts bidra med ett mindre belopp. Stockholms stad bidrar däremot inte ekonomiskt. Statsbidrag för projektet förutsätts utgå.

Genomförandeavtal

Kontoren och Stockholms läns landsting, nedan kallat Trafikförvaltningen, har upprättat förslag till genomförandeavtal med följande huvudsakliga innehåll:

- Parterna är ense om att principöverenskommelsen från 1993 ligger till grund för nu aktuell utbyggnad.
- Omfattningen av ombyggnaden av trafikanläggningen definieras.
- Parterna konstaterar att trafikanläggningen inom Stockholm kan byggas om med stöd av gällande detaljplaner samt förutsätter att järnvägsplan ej behövs.
- Parterna ska gemensamt verka för att detaljplan för Lugnet III, som gränsar till det blivande spårområdet, antas och vinner laga kraft.
- Trafikförvaltningens rätt att disponera stadens mark för trafikanläggningen ska säkras via servitutsavtal.
- Trafikförvaltningen bygger och bekostar trafikanläggningen.
- Parterna enas om att koordinera sina respektive arbeten enligt gemensamt upprättad huvudtidplan.
- Trafikförvaltningen svarar för och bekostar för vägtrafiken erforderliga provisorier m m.
- Trafikförvaltningen svarar för och bekostar eventuella grundförstärkningar för trafikanläggningen.
- Trafikförvaltningen svarar för och bekostar erforderliga ledningsomläggningar.
- Trafikförvaltningen ska samråda med staden om vilka gatuträd som måste tas ned, flyttas och/eller beskäras under genomförandet. Återplanering och flytt ska ske på Trafikförvaltningens bekostnad.
- Byggetableringen ska i första hand lokaliseras till mark utanför Stockholms kommun.
- Trafikförvaltningen ansvarar för att trafikanläggningen genomförs med sådana metoder och på ett sådant sätt att omgivningen drabbas av minsta möjliga störning.
- Avtalet är villkorat av en rad beslut, bl a följande:
 - Godkännande av Kommunfullmäktige senast 2013-12-31
 - Godkännande av landstingsfullmäktige senast 2013-12-31
 - Ny detaljplan i Nacka vunnit laga kraft senast 2014-09-30

Exploateringskontorets och trafikkontorets synpunkter

Allmänt

Projekt Danvikslösen har under lång tid utgjort planeringsunderlag för utbyggnaden av östra Hammarby Sjöstad. Detta betyder att planområdena Lugnet och Henriksdalshamnen utformats med förutsättningen att Saltsjöbanan ska flyttas till nytt läge runt Henriksdalsberget och på gemensamma spår med Tvärbanan dras vidare till Slussen. En av miljöskäl efterlängtat flytt av Värmdöleden in i Henriksdalsberget skulle då ge plats för ytterligare en bostadsetapp om ca 1 400 lägenheter i östra Hammarby Sjöstad.

Utbyggnaden av de båda planområdena är nu i det närmaste klar. Det som återstår är viss finplanering i Henriksdalshamnen, bl a anläggande av Anders Franzéns park vilken planeras färdigställas våren 2014. Eftersom den tänkta fortsättningen av bostadsutbyggnaden inte blir av i närtid måste markområdet mellan Lugnet/Henriksdalshamnen och Värmdöleden ställas i ordning i ett provisoriskt skick i avvaktan på beslut om infrastrukturen. Exploateringskontoret kommer därför att under 2013 och 2014 utföra en rad förbättringar i området, benämnt Kanalvägsparken:

- breddad gång- och cykelbana längs Kanalvägen som delvis får ny sträckning
- nya busshållplatser
- nya park- och lektytor, bl a en bollplan
- odlingsmöjligheter för boende i området m m.

Södermalms stadsdelsförvaltning anlägger f n en stor förskola i området med tillfälligt bygglov. Sedan tidigare finns även ett högt bullerplank längs Värmdöleden för att få en acceptabel miljö för de nya bostäderna.

Detaljplanearbete har påbörjats för bygge av ca 200 lägenheter mellan Vävar Johans Gata och Sicklavägen. I projektet ryms också en sopsugterminal för tre fraktioner som ska betjäna östra Hammarby Sjöstad. Projektet är det sista som går att bygga i östra Sjöstaden i avvaktan på beslut om den långsiktiga kollektivtrafiklösningen i området.

Den nu aktuella förlängningen av Tvärbanan möjliggör inga fler bostäder i området men kan vara en del i en framtida lösning som ger staden möjlighet att bygga klart östra Sjöstaden.

Trafik

Som framgår ovan planeras Tvärbanan dras vidare österut i Båtbyggargatans mittremsa. Trädallén i esplanaden behålls. Strax före den signalreglerade korsningen vid Sicklavägen kommer Tvärbanan att korsa Skeppsmäklargatans förlängning över Båtbyggargatan. Eftersom denna anslutning ligger nära Sicklavägen kommer biltrafik ej att tillåtas korsa tvärbanespåren i Båtbyggargatan. Vilket betyder att trafik från Skeppsmäklargatan som ska västerut på Båtbyggargatan behöver köra österut in i Nacka och vända, alternativt hitta annan färdväg. Detta påverkar ca 120 lägenheter och knappt 300 garageplatser. Även den nord-sydliga gång- och cykelförbindelsen över Båtbyggargatan påverkas och måste flyttas österut till nytt läge.



Figur 2 Korsningen Skeppsmäklargatan – Båtbyggargatan

Slutsats

Förutom ovannämnda konsekvenser för trafiken anser kontoren att Tvärbanans förlängning österut till Sickla station är positivt för staden. Förlängningen bidrar till att Tvärbanan får en bättre slutstation än dagens. Med bättre omstigningsmöjligheter följer ett ökat resande. Ett planerat färdigställande under 2016 innebär att Tvärbanan kan bidra till att minska antalet resenärer som passerar Slussen under del av ombyggnadstiden.

Genomförandeavtalet är upprättat på för staden acceptabla villkor.

Slut

Bilagor

1. Genomförandeavtal med tillhörande bilagor