



Handläggare: Lena Winberg
Region Innerstad
Markbyrå
Tel: 508 26172
lena.winberg@gfk.stockholm.se

2002-05-08

Dnr 00-334-470:11

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Tvärbana Ost – samrådsremiss

FÖRSLAG TILL BESLUT

GFN överlämnar och åberopar föreliggande tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Gunilla Wastesson
tf

SAMMANFATTNING

SL har upprättat ett samrådsförslag för utformningen av Tvärbana Ost omfattande en utbyggnad från Hammarby Sjöstad till Slussen och en konvertering av Saltsjöbanan. Förslaget har upprättats inom ramen för Sicklaplaneringen där gatu- och fastighetskontoret tillsammans med stadsbyggnadskontoret sedan länge medverkat. Förslaget är helt samstämmigt med den större utredning "Danviks Lösen" som även omfattar utformningen av vägnätet och bebyggelsen kring Danvikstull. Även denna utredning kommer att redovisas för gatu- och fastighetsnämnden 2002-05-28. Gatu- och fastighetskontoret tillstyrker Tvärbansans föreslagna utformning och förordar alternativet med en tunnelförläggning under Danvikskanalen.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Remissen

SL har till Stockholm stad remitterat ett samrådsförslag för utbyggnaden av Tvärbana Ost. Förslaget omfattar en förlängning av Tvärspårvägen från Hammarby Sjöstad till Slussen och en konvertering av Saltsjöbanan till en integrerad del av tvärspårvägssystemet. Kommunstyrelsen har remitterat förslaget för yttrande till stadsbyggnads- och gatu- och fastighetsnämnderna för yttrande senast 2002-05-31.

Tidigare planering och beslut

Stockholms stad har arbetat tillsammans med landstinget via Regionplane- och trafikkontoret och SL, Vägverket och Nacka kommun för att lösa gemensamma infrastrukturfrågor inom ramen för den sk Sicklaplaneringen. Arbetet resulterade i en första fas i beslut om sk "gemensamma planeringsförutsättningar" från år 1995. Detta beslut utgör grunden för de båda kommunernas därefter upprättade och godkända samstämda fördjupade översiktsplaner. För Stockholms del gäller detta "Program för vidare detaljplanering för Hammarby Sjöstad, 1996" och för Nackas del "Fördjupad översiktsplan för Västra Sicklaön, 1999". I dessa planer läggs den principiella lösningen fast som nu utgör grund för utformningen av Tvärspårväg Ost. Det innebär att Värmdöleden ges en ny tunnelsträckning genom Henriksdalsberget mellan Henriksdals och Lugnets trafikplatser. Härigenom möjliggörs utbyggnaden av ytterligare ca 1750 lägenheter inom Lugnet och Henriksdalshamnen. Saltsjöbanans sträckning genom Henriksdalsberget ersätts av en ny koppling till Tvärspårvägen vid Lugnet.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 12 juni 2001 om inriktningsbeslut för infrastrukturlösningar för väg- och spårtrafik inom området som överensstämmer med utgångspunkterna i GPF och detaljplaneprogrammet för Hammarby Sjöstad. Som grund för beslutet låg en utredning benämnd "Danviks Lösen" som tagits fram gemensamt av Stockholm, Nacka, SL och Regionplane- och trafikkontoret. För att ge ytterligare underlag för planläggning och överenskommelse om fördelning av ansvar och kostnader har vidare utredningar genomförts avseende stadsbyggnad, trafik samt ekonomi och genomförande. Även utredningen "Danviks Lösen" kommer att föreläggas gatu- och fastighetsnämnden 2002-05-28.

Förslaget

Samrådsförslaget innebär att Tvärbanan som för närvarande byggs ut mellan Gullmarsplan och Lugnet i Hammarby Sjöstad därefter byggs vidare med dubbelspår till Slussen via Henriksdal och Stadsgården. Vid passagen av Danvikskanalen redovisas två alternativ; över eller under vattnet. Båda alternativen medför lika stora kostnader för SL.

Det första alternativet kräver för att rymma dubbelspår en ombyggnad av den norra Danviksbron – dvs den bro som dagens spår och det västergående busskörfältet går på - och breddning av nuvarande spårviadukter över Värmdöleden/Folkungagatan. Det andra alternativet innebär en ny tunnel under Danvikskanalen som mynnar på Masthamnens kajplan med möjlighet till en ny hållplats vid Vikingterminalen. Båda alternativen innebär

därefter nya tunnlar genom Åsöberget och längs Stadsgårdsberget. En ny hållplats förläggs i berget vid Slussen med uppgång till b l a tunnelbanans södra plattformsändan. Beroende på spårväghållplatsens alternativa höjdläge kan en möjlighet skapas att senare förlänga banan till t e x Södra Station eller city.

Konverteringen av Saltsjöbanan innebär att banan byggs om och anpassas till snabbspårvägsdrift. Ombyggnaden innebär en ny anslutningspunkt till tvärspårvägen vid Lugnet, dubbelspår på vissa delsträckor, nya sänkta plattformar, nytt elsystem och trafikering med ny vagnpark.

Gatu- och fastighetskontorets synpunkter

Kontoret anser att Tvärbanan Ost innebär en stor förbättring av kollektivtrafiken för stadens innevånare. Att nå ända in till Slussen är en klar standardhöjning för resenärerna. För Hammarby Sjöstads del är Tvärbanans förlängning av synnerlig vikt för att stadsdelen ska kunna integreras med innerstaden. SL förutsättes bära alla kostnader som anläggandet av Tvärbanan genererar.

Det föreslagna nya terminalläget vid Slussen för Tvärbanan under Katarinaberget innebär att Nacka – Värmdöbussarnas terminal får expansionsmöjligheter. Det förslaget kan förverkligas utan att vara beroende av hur Slussenområdet i övrigt omdanas.

Kontoret förordar tunnelalternativet under Danvikstullskanalen pga att man då slipper konflikten med sjöfarten och broöppningar. Den norra Danviksbron, som idag Saltsjöbanan och det mot Slussen gående busskörfältet går på, är i dåligt skick. Huruvida den även vid tunnelalternativet måste byggas om får utredas. I samband med principöverenskommelsen med Nacka och Landstinget om trafikfrågorna kring Danvikstull får behov av, huvudmannaskap för och finansiering av en eventuell ombyggnad av bron läggas fast.

Projekt Danviks Lösen, där Tvärbanan är en komponent, är väsentlig både som stadsbyggnadsprojekt för att sammanlänka bebyggelseområdena i Stockholm och Nacka och för bostadsproduktionen i bägge kommunerna. Projektet möjliggör produktion av sammanlagt 2.500 lägenheter. För Hammarby Sjöstad planeras färdigställande av 600 lägenheter per år. Kontinuiteten i detta är beroende av att Tvärbanan planeras och byggs enligt tidplan. Den fortsatta hanteringen av Tvärbanan är således av yttersta vikt för Hammarby Sjöstads fortsatta utbyggnad.

SLUT