



2013-04-24

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

"Tunnelbana till Nacka"

Dnr 2013-00376/C30

Samråd angående Förstudie Tunnelbana till Nacka

Bakgrund

Stockholms Hamn AB har, liksom ett stort antal myndigheter, organisationer, intressenter m fl., av Trafikförvaltningen på SL tillsänts en inbjudan till samråd om Förstudie Tunnelbana till Nacka. Som underlag för samrådet har samrådsfoldern "Välkommen till samråd om Förstudie Tunnelbana till Nacka" har bifogats inbjudan. Hamnen har också tagit del av material som redovisats vid samrådsmötena. Skriftliga synpunkter ska vara Trafikförvaltningen tillhanda senast den 30:e april 2013.

2012 slöt Stockholms läns landsting, Stockholms stad samt Nacka och Värmdö kommuner en överenskommelse om att ta fram en förstudie för att bygga tunnelbana till Nacka. Syftet med förstudien är att belysa olika konsekvenser av en tunnelbana till Nacka. Förstudien ska ge underlag för det fotsatta planeringsarbetet med att ta fram ett huvudalternativ för linjesträckning. Förstudien planeras bli klar under 2013 och mynna i ett rekommenderat alternativ till årsskiftet 2013/2014.

I samrådsfoldern finns sex alternativa linjesträckningar grovt skissade med "möjliga stationslägen" redovisade. Jfr bifogad sida ur samrådsfoldern. Vid samrådsmötena redovisades också mer detaljerad information beträffande linjesträckningar och stationslägen. Av redovisningarna framgick också vilka nivåer (djup under markytan) som gäller för de föreslagna stationslägena.

Stockholms Hamn AB:s (Hamnens) synpunkter

Hamnen är generellt positiva till att kollektivtrafiken i Nacka och Värmdö förbättras och att detta i sin tur ökar möjligheten till bostadsbyggande i en snabbt växande region. I detta samråd begränsas dock Hamnens synpunkter till frågor som är relevanta i förhållande till hamnverksamheten i området Stadsgården/Masthamnen.

På Stadsgården bedriver Viking Line en omfattande färjetrafik med dagliga avgångar till Åbo, Helsingfors och Mariehamn på Åland. Kajerna på Stadsgården och i Masthamnen är



också mycket viktiga för kryssningstrafiken till Stockholm. Närmare Slussen ligger Stadsgårdsterminalen från vilken Birka Line bedriver dagliga kortkryssningar till Mariehamn på Åland. För att ge en uppfattning av omfattningen av mängden passagerare inom området kan nämnas att Viking Line omsätter ca 3.4 milj. passagerare per år, vilket i genomsnitt innebär ca 9 000 passagerare (ankommande plus avgående) per dag. Till detta kommer ca 250 000 kryssningspassagerare under sommarhalvåret. Birka Line omsätter ca 760 000 passagerare per år. Någon närmare uppfattning om hur stor andel av passagerarströmmarna till och från Stadsgården/ Masthamnen som använder kollektiva transportmedel finns inte, men med förbättrade kollektivförbindelser kommer den andelen sannolikt att öka, vilket är angeläget. Möjligheten att idag nå Stadsgården/Masthamnen med kollektivtrafiken i Stockholm är relativt dåliga.

I diskussioner mellan Stockholms stad och Hamnen beträffande utveckling av Stadsgården/Masthamnen har utgångspunkten varit och är fortfarande att hamnverksamheten ska finnas kvar och utvecklas i området. Detta har också varit en av förutsättningarna för de utredningar om utveckling av området som genomförts.

Mot bakgrund av ovanstående ser Hamnen det som angeläget att tunnelbanan till Nacka ges en sådan sträckning att det är möjligt att få ett stationsläge i nära anslutning till färjeterminalen på Stadsgården/Masthamnen. De alternativ som uppfyller detta är alternativen 1 och 5. Alternativet 1 bör om det väljs ges ett stationsläge längre norrut än vad som redovisas i den översiktliga kartan över dragningar och stationslägen. I materialet som redovisades vid samrådsmötet fanns ett sådant läge inlagt benämnd Ersta. Ur Hamnens synvinkel är det viktigt att stationsläget anpassas så att tillgängligheten från hamnområdet blir bra.

Dragningen enligt alternativet 5 har två utföranden ett med en sänktunnel (5A) och ett annat med en bergtunnel (7A) under Strömmen. Vad vi förstår innebär alternativet med sänktunnel ett yttigare läge för station Ersta, som därmed skulle bli mer lättillgängligt för passagerarna. Ur den synpunkten vore det alternativet att föredra. Övriga alternativ ger i princip inga förbättringar för trafikanter till hamnområdet. Hamnen ser också stora fördelar med att få en förgrening till Gullmarsplan och att detta bör ingå i det fortsatta planeringsarbetet .

I alla alternativen ska tunnelbanan korsa Stockholms Ström. Detta sker antingen genom en sprängd/borrad bergtunnel eller genom en byggd sänktunnel. Fartygstrafiken till Stockholm är omfattande med såväl stora färjor och kryssningsfartyg som skärgårdsbåtar och fritidsbåtar. Strömkajen (Blasieholmskajen) och Skeppsbron är viktiga utgångslägen och målpunkter för skärgårds- och turisttrafik. Alternativen med sänktunnlar kommer under byggtiden att ge den största påverkan på sjöfarten och riskerar att innebära

omfattande restriktioner beträffande framkomlighet. Dragningen enligt alternativ 3 innebär att den måste passeras av i stort sett all fartygstrafik till de centrala hamnarna i Stockholm, vilket måste beaktas vid en eventuell fortsatt bearbetning av det alternativet.

Beträffande sänktunnlarna måste de dimensioneras utifrån de risk- och säkerhetsaspekter i förhållande till sjöfarten och som kan uppstå vid grundstötningar, nödankring eller annan påverkan. Sänktunnlarna måste också läggas på sådant djup att de inte kommer att begränsa djupgåendet i farleder och inom hamnområdet. Stockholms Ström används som ankringsplats för kryssningsfartyg och andra besöksfartyg. Arbetena med eventuella sänktunnlar måste alltså bedrivas så att framkomligheten för sjöfarten upprätthålls även under byggtiden. Hamnen kan se ett antal problem för sjöfarten om ett alternativ med sänktunnel skulle bli aktuellt. Om så är fallet utgår vi från att trafikförvaltningen på SL kommer att ha täta kontakter med Hamnen för att klargöra påverkan och konsekvenser för sjöfarten innan en sådan lösning slutligen väljs.

Slutsatser

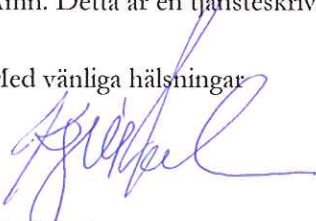
Hamnens anser att det fortsatta arbetet inriktas på att utveckla något av alternativen 1 eller 5 och då också hitta ett stationsläge som ger god tillgänglighet för passagerare som reser med färjorna eller kryssningsfartygen i Stadsgården/Masthamnen. Anslutning mot Gullmarsplan bör ingå i de fortsatta studierna.

Eventuella sänktunnlar måste dimensioneras utifrån risk- och säkerhetsaspekter samt eventuella begränsningar de kan innebära för sjöfarten. Bland annat utifrån den aspekten bedömer vi alternativet 3 som minst lämpligt, men även sänktunnelalternativen längre in på Stockholms Ström kan komma att innebära problem för sjöfarten.

Hamnen ser fram emot ett samarbete i frågor som rör påverkan på sjöfarten i det fortsatta arbetet med att hitta ett huvudalternativ.

Amn. Detta är en tjänsteskrivelse som inte behandlats i Stockholm Hamnar AB:s styrelse.

Med vänliga hälsningar



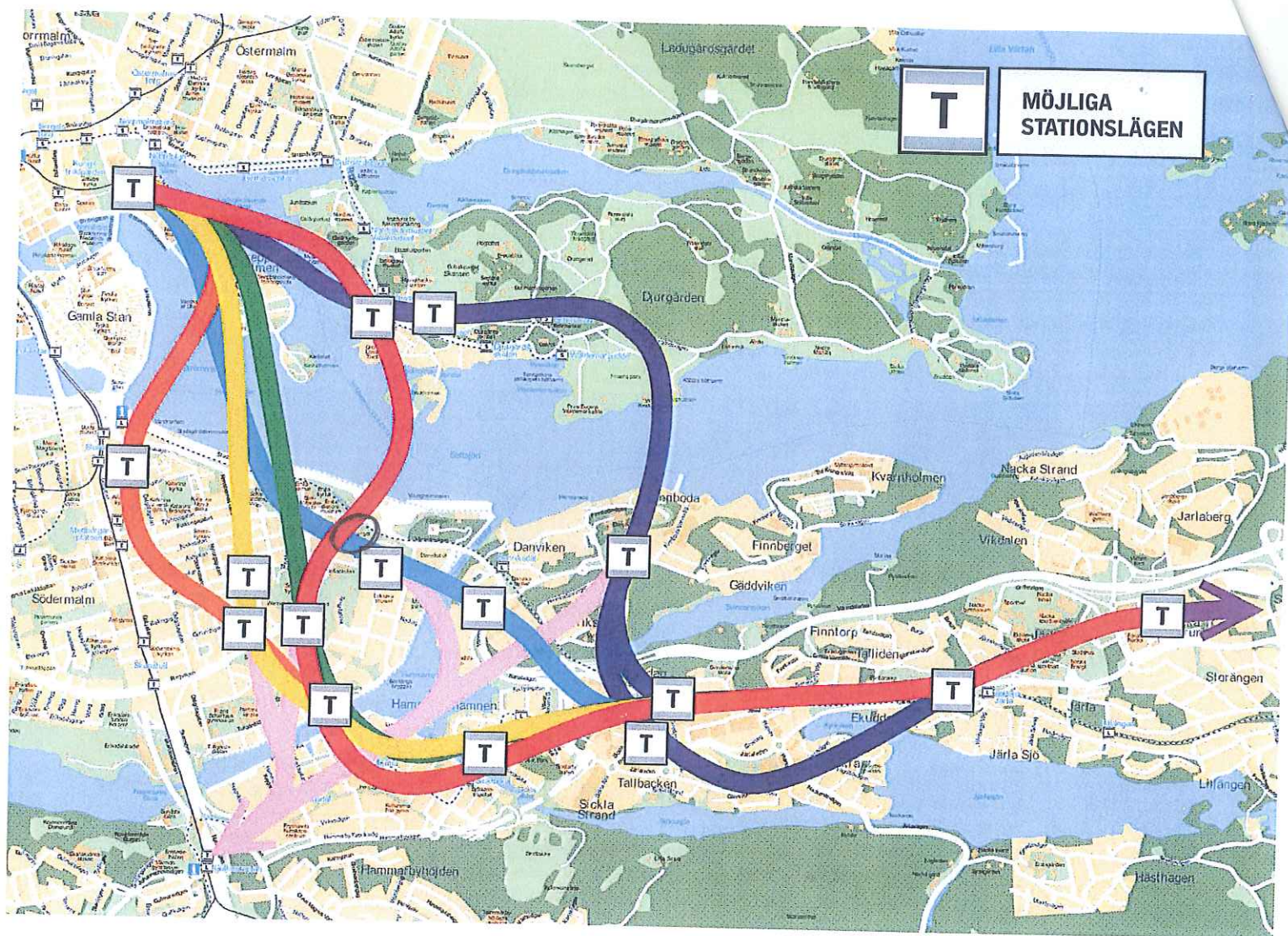
Kjell Karlsson

Chef Infrastrukturutveckling

Tfn 08-670 26 20

Mobil 070-770 26 20

kjell.karlsson@stockholmshamnar.se



- Alternativ 1**
Bergtunnel under Djurgården, via östra Södermalm och Hammarby sjöstad
- Alternativ 2**
Sänktunnel via östra Södermalm och Hammarby sjöstad
- Alternativ 3**
Sänktunnel i östlig sträckning, samlokaliserad med vägförbindelse. Två alternativa sträckningar.
- Alternativ 4**
Sänktunnel med station vid Slussen
- Alternativ 5**
Sänktunnel eller bergtunnel med sträckning via Henriksdal
- Alternativ 6**
Bergtunnel under Skeppsholmen, via östra Södermalm och Hammarby sjöstad
- Framtida avgrening till Gullmarsplan och Grön linje**
- Framtida förlängning till Orminge**