

**Utlåtande 2004:15 RIII (Dnr 314-1935/2002)**

## **Spår till östra Södermalm**

**Motion av Per Ohlin (v) (2002:37)**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Motion 2002:37 av Per Ohlin (v) anses besvarad med vad  
föredragande borgarråd anför i utlåtandet.

**Föredragande borgarrådet Roger Mogert** anför följande.

### *Bakgrund*

I motion (2002:37) av Per Ohlin (v), *bilaga 2*, föreslås att man skall använda den planerade tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen för att, med en justerad sträckning och en ny station, på ett bättre sätt kunna trafikförsörja östra Södermalm.

Motionären pekar på att ett flertal förslag cirkulerar om förstärkning av den spårbundna trafiken i Stockholm. Östra Södermalm, som saknar miljövänlig kollektivtrafik på spår, berörs tyvärr inte av dessa förslag inom rimlig tid.

Emellertid öppnar sig en lösning på problemet i och med det förslag till förlängning av tvärbanan till Slussen som SL just nu har skickat ut på remiss. Enligt detta förslag måste Saltsjöbanans tunnel genom Åsöberget vidgas för två spår och också ges en delvis ny sträckning till ett nytt stationsläge inne i berget vid Slussen. Det vore då lämpligt att dra tunneln så att den passerar under till exempel korsningen mellan Folkungagatan och Renstiernas gata och att där anlägga en station. En uppgång i detta läge är attraktiv inte bara för de boende på östra Södermalm utan också för handeln längs gatorna och för de boende i Nacka och Hammarby Sjöstad som får tillgång till Söders alla butiker

och restauranger. En alternativ dragning i ytläge uppför Folkungagatan, via nämnda korsning (alternativt Tjärhovsplan) och in i berget under I'Estradska skolan (f.d. Hantverksinstitutet) är också tänkbar.

### *Remisser*

Motionen har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

GFN hänvisar till att frågan om en ny station på östra Södermalm har prövats i den planläggning som sker för Tvärbanan. Enligt SL är det inte möjligt att kombinera Tvärbanans förlängning till Slussen med en trafikering av östra Södermalm. Kommunstyrelsen har i juni 2002 tillstyrkt den av SL föreslagna sträckningen för Tvärbanan, som i stort överensstämmer med den för nuvarande Saltsjöbanan. Kommunstyrelsen uttalade samtidigt att man bör diskutera att på längre sikt förbättra kollektivtrafikförsörjningen på östra Södermalm, men att det inte bör ske inom ramen för Tvärbanans planering. GFN har inte funnit några nytillkommande skäl som skulle ändra den uppfattning som kommunstyrelsen har givit uttryck för förra året, d.v.s. att Tvärbanan inte kan kollektivtrafikförsörja östra Södermalm.

SbN hänvisar till att det, i arbetet med förstudien för tvärspårvägens sträckning mellan Hammarby Sjöstad och Slussen, framkommit att tågen på Tvärbanan/Saltsjöbanan i princip kommer att vara fullsatta när de passerat Henriksdal på väg in mot Slussen. Dessutom är det enligt SL inte tekniskt möjligt att förena en sträckning via östra Södermalm med en tunnel under Danvikskanalen och en fortsättning av tunneln från Slussen till Södra station.

Inte heller har det visat sig möjligt att bygga en ny tunnel under östra Södermalm som initialt kan nyttjas av Tvärbanan, men som senare kan ingå i den tunnelbana mot Nacka som såväl RUFS som Stockholmsberedningen redovisat som den långsiktiga kollektivlösningen för Ostsektorn. Sträckan Kungsträdgården - Slussen är komplicerad att bygga och Slussens station hamnar ca 40 meter under mark. En så djupt liggande tunnel är inte lämplig att nyttja för en tvärspårväg för vilken en nära kontakt med markplanet är väsentlig.

### *Mina synpunkter*

Planering för förlängningar av Tvärbanan i olika riktningar pågår sedan en tid tillbaka. För att knyta ihop olika kollektivtrafikslag är en fortsatt utbyggnad av Tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen mycket viktig.

Frågan om hur dragningen av Tvärbanan mellan Sickla och Slussen ska se ut har under 2002 behandlats i samrådsorgan, kommunstyrelsen och stadens tekniska nämnder. Inom ramen för en förstudie redovisade SL i april 2002 en samrådshandling kallad Tvärbana Ost där Tvärbanan i stort sett föreslås följa nuvarande Saltsjöbanan mellan Danvikstull och Slussen. Kommunstyrelsen yttrade sig i juni 2002 om förslaget till utbyggnad till Tvärbana Ost. Gatu- och fastighetsnämnden och stadsbyggnadsnämnden redogör utförligt för utredningar och ställningstaganden i frågan. Jag delar motionärens uppfattning att kollektivtrafiken bör förstärkas på östra Södermalm. Jag anser emellertid, i enlighet med remissinstanserna samt tidigare kommunstyrelsebeslut, att detta inte bör ske inom ramen för planeringen av Tvärbana Ost. Däremot bör staden fortsätta undersöka förutsättningarna för att inrätta en station längs den beslutade dragningen mellan Henriksdal och Slussen.

Stora delar av östra Södermalm har relativt långt till spåbunden kollektivtrafik. SL:s åsikt i frågan är emellertid att det inte är tekniskt möjligt att förena med en samtidigt önskad tunnel under Dansvikskanalen och en tunnelfortsättning från Slussen till Södra station. Jag vill ändå betona vikten av att på längre sikt också förbättra Södermalms kollektivtrafikförsörjning.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion 2002:37 av Per Ohlin (v) anses besvarad med vad föredragande borgarråd anför i utlåtandet.

Stockholm den 14 januari 2004

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Roger Mogert

*Anette Otteborn*

## ÄRENDET

I motion (2002:37) av Per Ohlin (v), bilaga 2, föreslås att man skall använda den planerade tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen för att, med en justerad sträckning och en ny station, på ett bättre sätt kunna trafikförsörja östra Södermalm.

## REMISSER

Motionen har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden (GFN) och stadsbyggnadsnämnden (SbN).

**Gatu- och fastighetsnämnden** beslutade den 22 april 2003 överlämna och åberopa gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande som yttrande över motionen.

**Gatu- och fastighetskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 1 april 2002, har i huvudsak följande lydelse.

### Analys

En fortsatt utbyggnad av Tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen är angelägen, inte minst med anledning av utbyggnaden av bostäder och andra lokaler i Hammarby Sjöstad. Planering för en utbyggnad av Tvärbanan pågår sedan en tid tillbaka. Inom ramen för en förstudie redovisade SL i april förra året en samrådshandling kallad Tvärbana Ost, Sickla – Slussen och Sickla – Saltsjöbaden.

Enligt SL:s samrådshandling föreslås Tvärbanan i stort följa nuvarande Saltsjöbanan mellan Danvikstull och Slussen. Någon station på östra Södermalm ingår inte i handlingen. I sitt yttrande över samrådsförslaget konstaterar kommunstyrelsen vid sitt möte den 19 juni förra året att staden har under lång tid arbetat tillsammans med landstinget, Vägverket och Nacka kommun för att lösa gemensamma infrastrukturfrågor. Tvärbana Ost utgör en viktig komplettering av kollektivtrafiken i sydöstra Stockholm. Hammarby Sjöstad skall utgöra en ny del av innerstaden och en förlängning av tvärbanan till Slussen är avgörande för att kunna åstadkomma det. Kommunstyrelsen framhåller att det är viktigt att tidplanen för planering och byggande av Tvärbanan håller för att inte försena den fortsatta utbyggnaden av sjöstaden.

I sitt yttrande över Tvärbanan nämner kommunstyrelsen även att på längre sikt bör också möjligheten att förbättra Södermalms kollektivtrafikförsörjning diskuteras. Det bör dock inte enligt kommunstyrelsen ske inom ramen för planeringen av Tvärbana Ost.

I sin samrådsredogörelse, daterad september 2002, konstaterar SL att man i samrådet i princip är överens om den redovisade spårförslaget. Förslaget att Tvärbanan även skall trafikförsörja östra Södermalm kommenterar SL med att spårvagnstågen är i

skall trafikförsörja östra Södermalm kommenterar SL med att spårvagnstågen är i princip fullsatta när de passerat Henriksdal på väg in mot Slussen. En sträckning via de befolkningstäta delarna av östra Södermalm är av det skälet olämpligt. Dessutom är den enligt SL inte heller tekniskt möjlig att förena med en samtidigt önskad tunnel under Dansvikskanalen och en tunnelfortsättning från Slussen till Södra station.

#### Kontorets förslag/synpunkter

Frågan om att kunna kollektivtrafikförsörja östra Södermalm genom Tvärbanans fortsättning till Slussen har prövats i den planläggning som sker för Tvärbanan. SL har därvid kommit fram till att det inte är möjligt att kombinera Tvärbanans förlängning till Slussen med en trafikering för östra Södermalm. Kommunstyrelsen har i sitt yttrande i juni förra året över förslaget till utbyggnad av Tvärbana Ost tillstyrkt den av SL föreslagna sträckningen för spårvägen. Sträckningen överensstämmer i stort med den för nuvarande Saltsjöbanan. Kommunstyrelsen uttalade samtidigt att man bör diskutera att på längre sikt förbättra kollektivtrafikförsörjningen på östra Södermalm, men att det inte bör ske inom ramen för Tvärbanans planering. Kontoret har inte funnit några nytillkommande skäl som skulle ändra den uppfattning som kommunstyrelsen har givit uttryck för i samband med SL:s remiss av förslaget till utbyggnad av Tvärbana Ost.

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade den 29 januari 2003 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande som yttrande över motionen.

*Reservation* anfördes av *Torsten Sandgren* (v) och *Cecilia Obermüller* (mp), bilaga 1.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande, daterat den 31 oktober 2002, har i huvudsak följande lydelse.

#### Kontoret synpunkter

Tvärbanans förlängning från Hammarby sjöstad till Slussen och dess integrering med Saltsjöbanan har under år 2002 varit föremål för en förstudie enligt lagen om byggande av järnväg. Från staden har representanter från stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret deltagit. I detta arbete har det bl.a. prövats om det är lämpligt att dra spårvägen i en tunnel via de befolkningstäta delarna av östra Södermalm. Därvid har det framkommit att tågen på Tvärbanan/Saltsjöbanan i princip kommer att vara fullsatta när de passerat Henriksdal på väg in mot Slussen. Dessutom är det enligt SL inte tekniskt möjligt att förena en sträckning via östra Södermalm med en tunnel under Dansvikskanalen och en fortsättning av tunneln från Slussen till Södra station. I den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, liksom i Stockholmsberedningens förslag, redovisas en förlängning av Järvabanan via Slussen till Nacka/Värmdö som en långsiktig lösning av Ostsektorns

Nacka/Värmdö som en långsiktig lösning av Ostsektoerns kollektivtrafikförsörjning. En sådan tunnelbana har i alla hittills genomförda studier givits en sträckning City – Slussen –Katarina/Sofia och vidare ut mot Nacka. Ingen annan sträckning, t ex via Djurgården, ger ett tillräckligt trafikantunderlag. I förstudien för tvärbanan har man studerat om det är möjligt att bygga en ny tunnel under östra Södermalm som initialt kan nyttjas av tvärbanan, men som senare kan ingå i tunnelbanan mot Nacka. Sträckan Kungsträdgården - Slussen är dock komplicerad att bygga och Slussens station hamnar ca 40 meter under mark. En så djupt liggande tunnel är inte lämplig att nyttja för en tvärspårväg för vilken en nära kontakt med markplanet är väsentlig.

RESERVATIONER M.M.

**Stadsbyggnadsnämnden**

Reservation anfördes av Torsten Sandgren (v) och Cecilia Obermüller (mp) enligt följande.

att stadsbyggnadsnämnden för egen del tillstyrker motionen,  
samt anför följande:

Tvärbanans förlängning öppnar för möjligheten att förbättra kollektivtrafikförsörjningen på östra Södermalm. Det är i dagsläget svårt att se att ostsektorn och östra Södermalm kommer att få tillgång till spårbunden kollektivtrafik inom överskådlig tid. Det är därför angeläget att staden påverkar planeringen i den riktning som motionen anför. Några starka argument mot en yt- eller tunnellsösnung i enlighet med motionen anføres inte i tjänsteutlåtandet. Kontoret får därför i uppdrag att för SL påtala att staden önskar en sådan lösning och är villig att delta i nödvändig planprocess för att stärka kollektivtrafikförsörjningen för östra Södermalm.



## KOMMUNFULLMÄKTIGE

### Motioner

2002:37

---

#### **2002:37      Motion av Per Ohlin (v) om spår till östra Södermalm**

Ett flertal förslag cirkulerar om förstärkning av den spårbundna trafiken i Stockholm. Tvärbanor, utbyggd tunnelbana och ökad pendeltågstrafik står på programmet. Östra Södermalm, som saknar miljövänlig kollektivtrafik på spår, berörs tyvärr inte av dessa förslag inom rimlig tid.

Emellertid öppnar sig en lösning på problemet i och med det förslag till förlängning av tvärbanan till Slussen som SL just nu har skickat ut på remiss. Enligt detta förslag måste Saltsjöbanans tunnel genom Åsöberget vidgas för två spår och också ges en delvis ny sträckning till ett nytt stationsläge inne i berget vid Slussen. Det vore då lämpligt att dra tunneln så att den passerar under till exempel korsningen mellan Folkungagatan och Renstiernas Gata och att där anlägga en station. En uppgång i detta läge är attraktiv inte bara för de boende på östra Södermalm utan också för handeln längs gatorna och för de boende i Nacka och Hammarby sjöstad som får tillgång till Söders alla butiker och restauranger.

En alternativ dragning i ytläge uppför Folkungagatan, via nämnda korsning (alternativt Tjärhovsplan) och in i berget under l'Estradska skolan (f.d. Hantverksinstitutet) är också tänkbar.

Jag föreslår att kommunfullmäktige beslutar

att ge berörd nämnd i uppdrag att förhandla med SL om tvärbanans anslutning till östra Södermalm enligt ovan.

Stockholm den 10 juni 2002

*Per Ohlin*



