

Handläggare: Jan-Erik Hollander 2003-01-30  
Region Ytterstad  
Park- och gatubyrån  
Tel: 5082 6379  
janerik.hollander@gfk.stockholm.se

Dnr 03-333-305

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Tunnelbaneförlängning Hagsätra-Älvsjö. Översiktlig banutredning.**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att översända utredningen om T-baneförlängningen Hagsätra-Älvsjö jämte kontorets utlåtande till SL och banverket för kännedom och beaktande vid kommande planeringsarbeten för projektet.
2. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att, för kännedom, översända utredningen jämte kontorets utlåtande till regionplane- och trafiknämnden, stadsbyggnadsnämnden jämte Vantör och Älvsjö stadsdelsnämnder.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Ingvar Nordin

#### **SAMMANFATTNING**

I Stockholms översiktsplan och i "Söderortsvisionen" redovisas en förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö.

Stockholmsberedningen pekar ut denna tunnelbaneutbyggnad som ett av projekten som bör genomföras inom pågående infrastrukturplanering som avser perioden 2004 – 2015.

Efter förfrågan om redovisade kostnader för projektet är rimliga, har gatu- och fastighetskontoret, med hjälp av Sweco VBB, genomfört en översiktlig banutredning som redovisar alternativa utföranden, kostnader och en tidig miljöbedömning för projektet.

Tre alternativa banlösningar redovisas;

A: Broalternativet

B: Modifierat broalternativ (med bergtunnelstation vid Älvsjö)

C: Bergtunnelalternativet med bergförlagd bana och nya inomhusstationer såväl vid Hagsätra som vid Älvsjö.

Broalternativet uppvisar de lägsta byggkostnaderna (ca 560 Mkr.) och det modifierade broalternativet är dyrast (ca 800 Mkr.). Bergtunnelalternativet intar kostnadsmässigt ett mellanläge och kontoret bedömer detta intressant för kommande förstudier och järnvägsutredningar som bör utföras av SL.

Kontoret föreslår att nämnden beslutar översända utredningen till berörda trafik- och banhuvudmän och nämnder som underlag för kommande planeringsarbeten.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

I Stockholms översiktsplan redovisas en förlängning av tunnelbanegrenen till Hagsätra, från nuvarande ändstation vid Hagsätra till Älvsjö. Stockholmsberedningen pekar ut denna tunnelbaneutbyggnad som ett av projekten som bör genomföras inom pågående infrastrukturplanering som avser perioden 2004 – 2015. I Stockholmsberedningens projektförteckning anges att banan bedöms kosta 400 Mkr. med tidigaste byggstart år 2006.

Gatu- och fastighetskontoret har av stadsledningskontoret fått frågan om avsatta medel för projektet är rimliga.

För banförlängningen finns gamla detaljplaner från år 1959, delvis reviderade i mitten på 1980-talet. Det saknas aktuellt projektunderlag och budgeterade medel är sålunda sannolikt mycket översiktligt uppskattade.

Gatu- och fastighetskontoret har därför uppdragit åt Sweco VBB att utföra en översiktlig banutredning för tunnelbaneförlängningen mellan Hagsätra och Älvsjö, med tillhörande kostnadsuppskattningar och en tidig miljöbedömning.

## Utredningen

I den översiktliga banutredningen har flera alternativa dragningar och utföranden för tunnelbaneförlängningen studerats. Utredningsrapporten är omfattande och en sammanfattning finns som bilaga 1. En begränsad upplaga av den kompletta utredningshandlingen finns hos gatu- och fastighetskontoret och kan vid behov beställas hos handläggaren för detta ärende.

Gemensamma förutsättningar för studien är:

- ? Älvsjö centrum förnyas med bostäder, arbetsplatser och en ny bussterminal enligt pågående planarbeten
- ? Spårväg syd skall kunna trafikera Älvsjö bytespunkt och en spårvägsförlängning såväl mot Årsta som mot Skarpnäck skall vara möjlig.
- ? Utrymmen skall avsättas för nya plattformar på järnvägen vilka möjliggör ett stationsuppehåll för regionaltågen.
- ? Det skall gå att anlägga en T-banestation även vid Älvsjö industriområde om områdets framtida utveckling skulle motivera detta.

I utredningen redovisas tre alternativa banutföranden på sträckan:

### A. Broalternativet

Hagsätra T-banestation är en utomhusstation, belägen på bank strax söder om Hagsätra centrum. Broalternativet ansluter till gällande detaljplan från år 1959 och innebär att banan förlängs mot Älvsjö, huvudsakligen på broar som korsar över berörda gator och spår på sträckan fram mot Älvsjö centrum. Vid Älvsjö ordnas en säckstation för T-banan med plattform på bro som ansluts mot befintlig gång- och cykelbro över järnvägen (med pendeltågsentré) mellan centrum och Mässan. Kostnaden för bana med station är bedömd till 560 Mkr.

Broalternativet ger bekväma byten till Pendeltåg vid Älvsjö, men det går ej att förlänga banan utan att bygga en ny gång- och cykelförbindelse, om denna förlängning i framtiden skulle visa sig önskvärd. Nackdel är det visuella intrång, som de stora och långa broarna ger i Hagsätra och inom Älvsjö banområde jämte de bullerstörningar som uppkommer bakom befintliga bostadshus norr om Glanshammarsgatan i Hagsätra. Banan ger barriäreffekter i Hagsätra och i Älvsjöskogens östra kant.

### B. Modifierat broalternativet

Det modifierade broalternativet innebär, som alternativ A, att banan förlängs via broar från Hagsättras utomhusstation. I höjd med norra delen av Älvsjö industriområde och inom Älvsjö bangårdsområde, leds banan ned i berg via ett betongtråg. Vid Älvsjö ordnas en bergförlagd T-banestation och T-banan kan i framtiden förlängas i valfri riktning om så skulle önskas. Kostnaden för det modifierade broalternativet är bedömd till 750 –880 Mkr. där spännvidden beror på standard och utförande för station och bytespunkt vid Älvsjö centrum.

Jämfört med alternativ A erhålls bättre flexibilitet vid Älvsjö, men nackdelar är nivåskillnaderna vid byte i Älvsjö och stora kostnader med intrång i spårområdet vid banans dykning via tråg (med dåliga grundförhållanden) från bro till bergförlagd tunnel. Nackdelar är, som i alt. A också buller och visuella störningar i Hagsätra jämte banans barriärverkan.

### *C. Bergtunnelalternativet*

Under utredningsarbetets gång har en ny banidé presenterats av konsulten och utvärderats; bergtunnelalternativet. Detta innebär att Tunnelbanan bergförläggs redan inom Hagsätra där en ny bergförlagd inomhusstation byggs ungefär i höjd med nuvarande utomhusstation. Från Hagsätra till Älvsjö leds T-banan kortaste vägen i bergtunnel och en bergförlagd station ordnas vid Älvsjö på motsvarande sätt som i alternativ B. Utförandet kan jämföras med den lösning som valdes då Tunnelbanan drogs vidare från Bagarmossen till Skarpnäck i början av 1990-talet. Kostnaden för bergtunnelalternativet är bedömd till 650 – 790 Mkr. där spännvidden, som i alt. B, beror på standard och utförande för station och bytespunkt i Älvsjö.

Alternativ C har flera goda egenskaper:

- ? Flexibilitet rörande eventuell framtida förlängning från Älvsjö
- ? Inga bullerstörningar eller intrång i markplanet på förlängningssträckan
- ? Mark inom den övergivna banvallen i Hagsätra kan utnyttjas för rekreation eller exploatering
- ? Inomhusstation vid Hagsätra och Älvsjö
- ? Kort och snabb färdväg för T-banan mellan Hagsätra och Älvsjö

Nackdelar jämfört med Broalternativet är nivåskillnader till de bergförlagda stationerna och störningar från sprängningsarbeten under byggtiden.

### **Samråd**

Inget externt samråd har avhållits med anledning av denna banutredning.

Utredningsarbetet har bedrivits av Sweco VBB med gatu- och fastighetskontoret som beställare och projektledare. Arbetsresultaten har fortlöpande redovisats och diskuterats i en arbetsgrupp där SL, banverket jämte stadsbyggnadskontoret deltagit. Älvsjö och Vantörs stadsdelsförvaltningar har kallats till arbetsmötena men ej haft möjlighet att delta.

## Konsekvenser

### *Ekonomi*

Broalternativet (A) ger de lägsta byggkostnaderna, men gatu- och fastighetskontoret bedömer att även bergtunnelalternativet, tack vare goda egenskaper, bör vara intressant att utreda vidare i en kommande förstudie/järnvägsutredning. Resandemängden under morgonens maxtimme på T-banan till Älvsjö har i Regionplanen (RUFS 2001) bedömts till ca 1000 personer. Inför ett fortsatt arbete bör den samhällsekonomiska lönsamheten utvärderas inför val av banutförande och beslut om fortsatt arbete.

### *Miljö*

Bergtunnelalternativet är fördelaktigast med avseende på spårbuller och visuellt intrång. Nackdel är störningar vid sprängningsarbeten och behov av grundvattenskydd under byggtiden för bergtunneln.

### *Måluppfyllelse*

Samtliga alternativ innebär att det kollektiva trafiksystemet förstärks med fler och snabbare kollektiva resalternativ längs såväl T-banans Hagsätragen som för verksamheter och anslutande kollektivtrafiksystem i Älvsjö. En utbyggnad av tunnelbanan till Älvsjö överensstämmer med de utvecklingsönskemål för områdets trafiksystem som redovisas i "Söderortsvisionen".

### *Näringsliv och jobb i regionen*

Förstärkta spårssystem och snabbare kollektivt resande är positivt för utvecklingen av näringslivet och boendet inom den berörda stadsdelssektorn. Älvsjö's roll som knutpunkt i resandesystemet förstärks.

Nackdel med ökat kollektivresande vid Älvsjö är att belastningen på Pendeltågssystemet ökar. Detta kan medföra att en tidsmässig samordning behövs mellan Hagsätragens förlängning och utbyggnaden av pendeltågstunneln förbi Centralstationen.

## Kontorets förslag/synpunkter

Gatu- och fastighetskontoret bedömer att goda möjligheter finns att ordna en god lösning av tunnelbanans förlängning från Hagsätra till Älvsjö. Bedömda kostnader är dock betydligt högre än de som anges i Stockholmsberedningens projektförteckning.

Som underlag för kommande, fördjupade, arbeten och för kännedom, föreslår kontoret att nämnden beslutar översända utredningen till SL, banverket, regionplane- och trafiknämnden jämte stadsbyggnadsnämnden och berörda stadsdelsnämnder.

**SLUT**