



MARKKONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE
Dnr: M05-512-338:2 (Markkontoret)
2005-09-22
1(6)

Kontaktperson

2005-09-05

Markkontoret
Yussuf Hassen
Tel: 508 262 87
e-mail: yussuf.hassen@mk.stockholm.se

Till
Marknämnden

Detaljplaner för Saltsjöbanan/Tvärbanan mellan Danvikskanalen och Slussen, Remissvar

FÖRSLAG TILL BESLUT

att som svar på remisserna till stadsbyggnadsnämnden överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande

att omedelbart justera detta beslut för att remisstiden ska klaras

Göran Långsved

Lars Fränne

SAMMANFATTNING

Förslag till detaljplaner för Saltsjöbanan/Tvärbanan mellan Danvikskanalen och Slussen i Stockholm, har remitterats till marknämnden. Remisstiden varar till 23 september 2005. För delen mellan Danvikskanalen-Varvsbranten gäller en ny detaljplan medan för resterande delen till Slussen görs enbart tillägg till befintliga detaljplaner. Sträckningen från Sickla i Nacka till Danvikskanalen hanteras inom ramen för projektet Danvikslösen.

Planförslagen möjliggör en utbyggnad av dubbelspår för Saltsjöbanan/Tvärbanan. Delen Danvikskanalen-Varvsbranten omfattar förläggning av spåren i tunnel under Danvikskanalen och Fåfången och utgör fortsättningen på spåren från Sjöstad. Vid Tegelviksplan föreslås en ytförlagd station. Delen Varvsbranten-Slussen omfattar en spårtunnel under Ersta och vid Slussen en station inne i berget, sammanknuten med tunnelbanan vid dess södra uppgång.

G:/P/01 Project Hammarby Sjöstad (HSJ)/01 Projektstab (PS) /02 Tjänstutlåtande/2005-09-22/Mk
Bilagor 1: plankarta för Danvikskanalen-Varvsbranten
2: plankarta för Varvsbranten-Slussen

Det är positivt att planeringen av spåren pågår parallellt med planeringen av Danvikslösen och bostadsutbyggnaderna vid norra delen av Hammarby Sjöstad. Det är också viktigt att påpeka att spåraneläggningarna inom de olika aktuella planerna inom Stockholm och Nacka hör genomförandemässigt samman. Det sista innebär bland annat att SL bör uppmuntras att påbörja arbeten med de erforderliga järnvägsplanerna så att aktuella tidplaner ska kunna fullföljas.

Det är positivt att planförslagen medger att trafik på nuvarande Saltsjöbanan kan fortgå under större delen av byggtiden. Det är framsynt att det framtagna förslaget för Slussen möjliggör en eventuell förlängning av spåren till t ex Södra station.

Kontoret vill också påminna att stadsbyggnadsnämnden beslutade september 2002 om att påbörja planutredning för Masthamnen. Utredningen vilar dock för närvarande. Det är angeläget att planarbetet fullföljs så snart som möjligt så att det skapas en station vid Tegelviksplan som till funktion, utformning, och omfattning är ändamålsenlig. Det är viktigt att den kommande detaljplanen för Masthamnen hanterar frågan om hur man löser uppställning av lastbilar från/till färjeterminalen.

Stockholms läns landsting ansvarar och bekostar spårinvesteringarna.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Översiktplanen för Stockholm, ÖP 99; anger att Saltsjöbanan byggs ut till dubbelspår fram till Slussen. SL:s styrelse gav i samma anda i oktober 2001 SL i uppdrag att börja planera för fortsatt utbyggnad av Tvärbanan norrut mot Solna och Kista samt österut mot Slussen. Det senare projektet omfattar också ombyggnad av Saltsjöbanan till snabbspårväg. Delen mellan Alvik-Gullmarsplan-Sickla Udde är färdig och har tagits i drift.

För att den aktuella ombyggnaden skall kunna genomföras erfordras en järnvägsplan. Järnvägsplanen tas fram utifrån bestämmelser i lagen om byggande av järnväg. Planeringsprocessen består av ett antal definierade skeden. Länsstyrelsen har i december 2002 fattat beslut om att utbyggnaden ej medför betydande miljöpåverkan. SL har under våren 2005 fastställt en förstudie. Med förstudie som grund kommer SL senare upprätta en järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Järnvägsplanen fastställs av Banverket.

Studerade alternativ

Danvikskanalen-Varvsbranten

En utredning som gjordes inom ramen för stadsbyggnadsprojektet Danvikslösen resulterade i ett beslut om att en tunnellostning skall ligga till grund för fortsatt planering. Till grund för beslutet låg bl a en studie som visade att en framtida tät spårtrafik riskerade utsättas för omfattande störningar om inte det stora antalet broöppningar under framför allt sommarhalvåret kunde begränsas. Ett sätt att undvika broöppningar var att bygga en högbro på 26 meter, vilket Stockholm stad klargjorde var otänkbart av omgivningsestetiska skäl.

Planering av Masthamnen, Tegelviksplan m.m.

Viking Line och Stockholms Hamn AB har framfört önskemål om politisk prövning av hur Tegelviksplan och den angränsande Masthamnen kan utvecklas. Området bör få ett bättre utnyttjande genom att hamnverksamheten, med färjor kryssningsfartyg, kombineras med anläggningar som har samband med denna, som terminalbyggnader och hotell. Med en överdäckning av Tegelviksplan kan sjöfartens utrymmeskrav på land kombineras med exploatering av området.

Beslut om att påbörja planutredning för området togs i stadsbyggnadsnämnden september 2002. Utredningsarbetet vilar dock för närvarande.

Varvsbranten-Slussen

SL har också utrett alternativa sträckningar för spårdragningen mellan Tegelviken och Slussen. En sträckning med banan helt i tunnel vägs mot olika alternativ med kortare eller längre utblickar mot Saltsjön. De alternativ som inte förs vidare innebär kostsamma och riskfyllda konstruktioner samt att Saltsjöbanan måste hållas stängd under byggtiden. Något ytterligare utrymme för busstrafik frigörs ej längs Stadsgårdsleden där Saltsjöbanan går idag.

Stationen i Slussen

SL har dessutom våren 2004 genomfört en utredning av alternativa lokaliseringar av stationen vid Slussen. I utredningen redovisas tre principer för placering av stationen och dess plattformar:

1. a) Samma höjdläge som Katarinavägen. Befintlig bensinstation tas bort. Garageinfart flyttas. b) Stationen skjuts tillbaka cirka 30 meter österut för att kunna bibehålla garageinfarten.
2. 17 meter lägre än Katarinavägen. Bensinstation och garageinfart bibehålls.
3. Samma höjdläge som Katarinavägen. Cirka 100 meter in i berget. Befintlig bensinstation och garageinfart kan bibehållas.

Det blev alternativ 1 som kom att ligga till grund för det fortsatta arbetet. Planförslaget omöjliggör inte en lösning enligt alternativ 2. Alternativ 3 bedöms ej ge sådana fördelar att det uppväger nackdelarna med den sämre kontakten med tunnelbanan och Katarinavägen.

Planering av Slussenområdet

Området kring Slussen har varit föremål för ett flertal utredningar under senare tid. För närvarande utreds ett rekonstruktionsalternativ. Omläggning av Saltsjöbanan med en ny station i berget vid Slussen kan utformas oberoende av Slussens framtida utformning.

Planförslaget

Spårbyggnaden utförs med dubbelspår. Österifrån förläggs spåren i tunnel under Danvikskanalen och Fåfången (ca 470 meter lång bergtunnel). Vid Tegelviksplan föreslås en ytförlagd station. Efter stationen fortsätter banan i en betongtunnel under Londonviadukten. Strax väster om Londonviadukten utförs anläggningen i en öppen trågkonstruktion, ca 5 meter djup. Därpå fortsätter spåren vidare in i berget (ca 1200 m lång bergtunnel), strax nedanför befintlig påslag för Saltsjöbanan.



Översikt, Tvärbana Ost, streckad linje anger tunnelförlagda delar
(Stadsbyggnadskontoret i Stockholm)

Befintlig tunnel för Saltsjöbanan tas ur drift och kan användas som utrymningsväg från den nya spårtunneln.

Vid Slussen anläggs en ny station i berget med två plattformar och tre spår. Stationens plattformar föreslås placeras på samma nivå som Katarinavägen, vilket möjliggör ljusinsläpp från gatan via befintliga öppningar i berget. Utrymmet för befintlig bensinstation vid Katarinavägen tas i anspråk för stationen.



Fotomontage,, stationsentré vid Katarinavägen.
(Stadsbyggnadskontoret i Stockholm)

Konsekvenser

Miljö

Samrådshandlingarna omfattar miljökonsekvensbeskrivningar. Här behandlas miljöeffekter och konsekvenser av både byggande och drift av den nya spårförbindelsen. Miljökonsekvenser kommer att behandlas mer utförligt i den MKB som tas fram i samband med järnvägsplanen.

Under byggskedet förväntas höga stomljudnivåer att uppstå i flera byggnader utmed spårsträckan, i flera fall över gällande riktvärden. Bullrande arbeten kommer normalt att ske under dagtid. Eftersom störningarna pågår under begränsad tid förväntas ingen bestående hälsoproblem för de människor som utsätts för buller. När den nya spårförbindelsen har tagits i drift kommer boende eller arbetande i intilliggande bebyggelse inte att märka av trafiken i form av buller eller vibrationer.

Masthamnen, Tegelviksplan m.m.

Vid Tegelviksplan anläggs en station i ytläge med tillhörande teknikbyggnader. Stationen byggs med sidoplattformar på ömse sidor om spåren och får en utformning liknande hållplatserna i Tvärbanesystemet. Vid Tegelviksplan finns idag en kontorsbyggnad som behöver rivas. En mindre del av det parkeringsdäck som betjäna färjeterminalen behöver bygga om. Befintliga uppställningsplatser för lastbilar från/till terminalen påverkas. Delar av befintlig parkeringsyta, väster om Londonviadukten, tas i anspråk för spåranläggning. Parkeringen används främst för långtidsparkering. Om resterande parkeringsyta skall kunna nyttjas erfordras en brokonstruktion över spåren.

Slussen

Vid Slussen tas i anspråk utrymmet för befintlig bensinstation vid Katarinavägen för den nya stationen. Entré till garage och skyddsrum flyttas.

Ekonomiska frågor

Stockholm Läns landsting ansvarar för och bekostar spårinvesteringarna.

Kontorens synpunkter och förslag

Kontoret anser att de aktuella förslagen är i linje med intentionerna i översiktplanen för Hammarby Sjöstad där en viktig komponent är att Sjöstaden får spårförbindelse till Slussen. Planförslaget vid Danvikskanalen baseras på den spårlösning som har tagits fram inom ramen för Danvikslösen. Det är viktigt att påpeka att de planerade spårutbyggnaderna utgör genomförandemässigt en helhet. Därför är det viktigt att SL så snart som möjligt fattar beslut om att påbörja arbetet med järnvägsplanen så att byggstart för de olika anläggningsdelarna kommer till tillstånd enligt aktuell tidplan.

Kontoret anser att det är angeläget att planarbetet för Masthamnen återupptas så att den föreslagna stationen vid Tegelviksplan kan definieras i omfattning, utformning och funktion.

Det är positivt att det redovisas en ny station vid Tegelviksplan. Det framgår dock inte av handlingarna om förslaget innebär även ett tågstopp för Saltsjöbanan. Det är fördelaktigt att göra en restidsutredning för Saltsjöbanan innan beslut fattas om

eventuellt tågstopp. Det borde också utredas frågan om hur man tänkte lösa uppställningen av lastbilar från/till färjeterminalen.

Det är viktigt att man planerar bra cykelparkering i anslutning till stationen vid Slussen. Det är nödvändigt att denna parkering är klimat- och stöldskyddad.

Förslaget vid Londonviadukten förutsätter att delar av de befintliga parkeringsytorna tas i anspråk för spåranläggning. Det framgår dock inte om det finns behov att eventuellt kompensera förlusten av parkeringsplatser.

Samråd har skett med trafikkontoret.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att marknämnden åberopar och överlämnar detta tjänsteutlåtande som remissvar på de två planförslagen .

SLUT