

Handläggare: Martin Skillbäck  
Region Innerstad  
Markbyrån  
Tel: 508 262 76  
martin.skillback@gfk.stockholm.se

2003-11-24

Dnr 03-511-3910

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Avtal med Banverket avseende kapacitetsförstärkande åtgärder vid Tegelbacken m m**

### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden godkänner genomförandeavtal med Banverket avseende kapacitetsförstärkande åtgärder vid Tegelbacken

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Anders Berglund

### **SAMMANFATTNING**

Programsamråd pågår för Citybanan, dvs den pendelstågstunnel som skall öka tågkapaciteten genom centrala Stockholm. Byggstart planeras ske 2005. Enligt Banverket kan projektet stå klart tidigast 2011. För att tillfälligt öka tågkapaciteten förbi Centralen vill Banverket bredda spårområdet temporärt på en sträcka om ca 300 m vid Tegelbacken. Breddningen (som mest 12 meter) planeras påbörjas våren 2004 och skall stå klar våren 2006. Åtgärden möjliggör en ökning av kapaciteten från 24 till 28 tåg per timme och riktning. När Citybanan tas i trafik skall provisoriet rivas. Projektet kan genomföras med stöd av gällande detaljplaner och i huvudsak utan bygglov. Markägarens, dvs staden, samtycke krävs dock. I genomförandeavtal mellan staden och Banverket överenskommer parterna om villkoren för projektet; markåtkomst, påverkan på stadens anläggningar, provisorier under byggtiden mm. Banverket genomför och bekostar hela projektet. I samband med breddningen river Banverket del av stadens gång- och cykelbro som är vidbyggd järnvägsbron över Norrström. En ny gc-bro byggs dock med ny rampanslutning på Klara Mälarstrand. Banverket övertar äganderätten till järn-

vägsviadukten vid Tegelbacken. Denna har varit i stadens ägo sedan den byggdes i början av 1960-talet. Avtalet är villkorat av att Banverket erhåller erforderliga myndighetstillstånd samt startbeslut senast 2004-12-31.

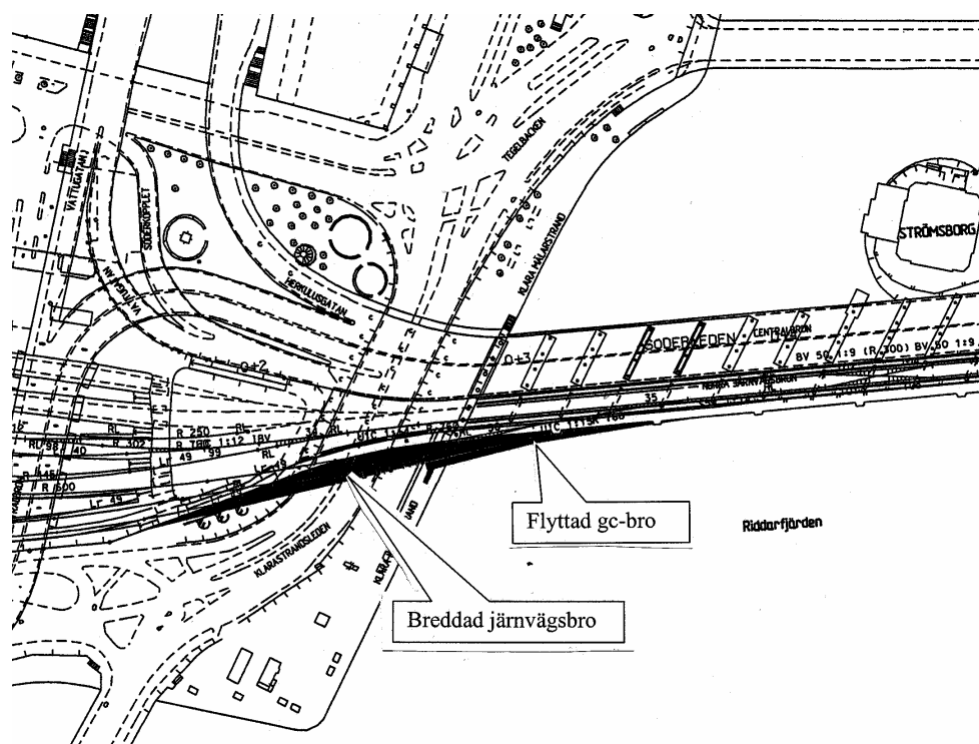
## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Efterfrågan på mer tågtrafik till och från Stockholms central överstiger tillgänglig kapacitet. Marginalerna är så hårt ansträngda att störningar i tågtrafiken på de två spåren mellan Stockholms central och Stockholms södra (Getingmidjan) riskerar att få konsekvenser även långt från Stockholm.

Den långsiktiga lösningen på problemet är en pendeltågstunneln mellan Stockholms södra och Tomtebodavägen (Citybanan). Denna kan tidigast stå klar 2011. Banverket har därför utrett olika möjligheter att tidigarelägga en viss kapacitetsökning. Syftet är att kunna utnyttja den nya spårkapacitet som erhålls när Nya Årstabron står klar 2006. Av de studerade alternativen har Banverket valt att i en förstudie vidareutveckla ett förslag att tillfälligt bygga om södra infarten till Centralen kombinerat med ombyggnad av signal-systemet.

Förslaget ger en kapacitetsökning från 24 till 28 tåg per timme och riktning tack vare att tåghastigheten kan ökas från 40 till 80 km/tim på aktuell sträcka. Förslaget innebär en temporär breddning av järnvägsbron över Norrström och Klarastrandsleden enligt nedan..



Förslaget, som redovisas mer detaljerat i **bilaga 1**, innebär en breddning av järnvägsområdet över Norrström och Klarastrandsleden på en sträcka av ca

300 meter. Breddningen är som mest 12 meter vid Klara Mälarstrand. Den broyta som tillkommer över Norrström är ca 450 m<sup>2</sup>. All berörd mark och merparten av berört vattenområde ägs av staden. Äganderätten till en mindre del av vattenområdet ej är utredd. Två möjliga ägare finns; staden eller staten. Förslaget innebär också att den sydvästra delen av bangården vid Centralstationen rätas ut vilket medför ombyggnad av spår och plattformar.

Stadens gång- och cykelbro väster om spårområdet mellan Riddarholmen och Klara Mälarstrand och vidare över Klarastrandsleden rivs delvis. Grundläggningen till gångbron återanvänds vid breddningen av järnvägsbron. En ny gång- och cykelbro anläggs på konsoler och med en rampan slutning till Klara Mälarstrand.

Föreslagen breddning av järnvägsbron planeras påbörjas i mars 2004. Utbyggnaden avses ske etappvis och skall stå klar våren 2006.

dan pendeltågstrafiken flyttats. En särskild överenskommelse skall träffas mellan parterna angående återställningen.

- ? Avtalet är villkorat av stadens godkännande samt att Banverket erhåller erforderliga myndighetstillstånd samt startbeslut senast 2004-12-31.

### **Gatu- och fastighetskontorets synpunkter**

#### *Citybanan*

Som ovan nämnts är Citybanan den långsiktiga lösningen på kapacitetsproblemen genom innerstaden. För närvarande pågår programsamråd för projektet. Detaljplanearbetet väntas påbörjas i början av 2004. Byggstart planeras ske under 2005. Banverkets målsättning är att Citybanan ska stå klar 2011. Utredningsarbetet för detta mycket angelägna projekt bedrivs i nära samarbete med stadens förvaltningar. Remissen avseende programsamrådet redovisas för gfn i ett separat ärende.

#### *Tegelbacksprojektet*

Banverkets förstudie för utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm presenterades i februari 2002. I denna fanns den nu aktuella provisoriska spårlösningen vid Tegelbacken redovisad. Stadens remissvar avseende förstudien upprättades gemensamt av gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret. Kontoren ansåg att projektet är genomförbart eftersom det är en temporär lösning och ingreppet över Norrström är relativt begränsat. Vidare konstaterades att provisoriet ligger inom tolkningsutrymmet för gällande detaljplaner. Bygglov krävs endast för vissa anläggningar vid Tegelbacken och för planerad bullerskärm. Eftersom förslaget berör stadens mark och vatten krävs dock staden tillstånd. Vidare krävs vattendom. Kontorens remiss avseende förstudien godkändes av kommunstyrelsen 2002-06-19.

Banverket har under 2003 vidareutvecklat Tegelbacksprojektet intill systemhandlingsnivå. Gatu- och fastighetskontoret och andra berörda förvaltningar har haft möjlighet att lämna synpunkter på projekteringen under arbetets gång. Kontoret har främst haft synpunkter på följande:

- ? Trafikföringen i området under byggtiden.
- ? Den nya gång- och cykelbrons konstruktion och geometri.
- ? Den breddade järnvägsviaduktens påverkan på stadens konstruktioner.

Stadsbyggnadskontoret har bevakat de estetiska konsekvenserna av förslaget. Miljöförvaltningen har bl a lämnat synpunkter på föreslagna bullerdämpande åtgärder. Stockholms Hamn AB har bevakat förslagets påverkan på kajen och de kajplatser som berörs. Kontoret anser att det nu framtagna projektet är väl studerat och kan genomföras enligt Banverkets förslag. Som förutsättning för projektet gäller givetvis att utbyggnaden är ett provisorium och att detta rivs när pendeltågstunneln står klar.

Enligt genomförandeavtalet upplåter staden erforderligt utrymme för breddningen vederlagsfritt. Banverket övertar i gengäld äganderätten – och därmed drift- och underhållsansvaret – för järnvägsviadukten över Klarastrandsleden vid Tegelbacken. Denna har varit i stadens ägo sedan den byggdes i början på 1960-talet. Enligt Banverket kommer viadukten att behöva genomgå en genomgripande förnyelse under den närmaste 10-årsperioden. Kontoret anser det vara naturligt att Banverket tar över ägandet eftersom viadukten enbart nyttjas för järnvägstrafik.

Breddningen av spårområdet innebär att vattenspegeln minskar i en del av staden som redan är hårt belastad vad gäller trafikanläggningar. Olägenheterna visuellt och miljömässigt får dock vägas mot de fördelar en kapacitetsökning för tågtrafiken innebär. Kontoret anser det vara viktigt att staden medverkar till satsningar på ökad kollektivtrafik. Det temporära ianspråktagandet av staden mark och vatten bör därför accepteras i detta fall.

Stadsledningskontorets juridiska avdelning har biträtt vid upprättandet av genomförandeavtalet.

**SLUT**