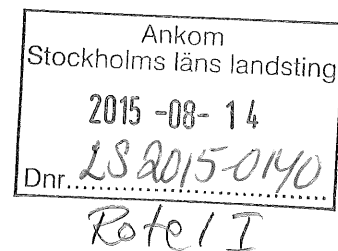


Landstingsstyrelsens
beredning för utbyggd
tunnelbana



Lokaliseringsutredning för tunnelbana Sofia-Gullmarsplan/söderort

Ärendebeskrivning

Ärendet behandlar godkännande av rapporten Lokaliseringsutredning, Tunnelbana Sofia – Gullmarsplan/söderort.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande den 3 augusti 2015
Lokaliseringsutredning Tunnelbanan Sofia – Gullmarsplan/söderort

Förslag till beslut

Beredningen för utbyggd tunnelbana föreslår arbetsutskottet föreslå landstingsstyrelsen besluta

att godkänna Lokaliseringsutredning Tunnelbanan Sofia – Gullmarsplan/söderort

Förvaltningens förslag och motivering

Sammanfattning

Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun har efter förhandling kommit överens om utbyggnad av 19 kilometer ny tunnelbana, nio nya tunnelbanestationer och nybyggnation av 78 000 bostäder i länet.

Det här ärendet behandlar lokaliseringsutredningen avseende utbyggnaden av tunnelbanan från Sofia till Gullmarsplan/söderort.

Lokaliseringsutredningen klarlägger vilken av Grön linjes tre grenar i söderort som ska kopplas till Blå linje vid Sofia och hur denna koppling ska utformas med nya stationer vid Gullmarsplan och i Slakthusområdet. Utvärderingarna i utredningen tar utgångspunkt i landstingets övergripande mål för kollektivtrafiken: attraktiva resor, tillgänglig och

sammanhållen region samt effektiva resor med låg miljöpåverkan. De övergripande målen har i utredningen konkretiserats i projektmål.

I utredningen studeras koppling av Blå linje till Hagsätra, Farsta och Skarpnäck. Koppling av Blå linje till Grön linjes Hagsätragren anses bäst uppfylla målen. En sådan koppling innebär lägst kostnad och undviker ingrepp i den känsliga miljön kring världsarvet Skogskyrkogården.

För kopplingen till Grön linjes Hagsätragren har fyra alternativa sträckningar mellan Gullmarsplan och Sockenplan studerats. Samtliga alternativ uppfyller i stort sett målen. Ett av alternativen (alternativ Blå) är dock betydligt dyrare än de övriga.

För att stödja utvecklingen av Slakthusområdet till ett nytt bostads- och arbetsplatsområdet behövs en ny tunnelbanestation med uppgångar som täcker största delen av Slakthusområdet. Utredningen rekommenderar att utbyggnad av tunnelbanan mellan Gullmarsplan och Sockenplan sker enligt alternativ Svart som ger en centralt placerad station i Slakthusområdet. Alternativ Svart innebär att de nuvarande tunnelbanestationerna Globen och Enskede gård läggs ner.

Inom ramen för lokaliseringsutredningen har samråd genomförts med såväl allmänhet som kommuner, myndigheter och organisationer.

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser utöver redan beslutade avtal inom ramen för Stockholmsförhandlingen, LS 1401-0037.

I lokaliseringsutredningen har miljökonsekvenser beaktats. I den fortsatta planläggningen av tunnelbana till Gullmarsplan/söderort kommer det att genomföras en miljökonsekvensbeskrivning. Den fortsatta planläggningen kommer att ske tillsammans med planläggning av tunnelbana till Nacka Centrum.

Bakgrund

Stockholms befolkning växer med cirka 35-40 000 personer per år och väntas nå 2,6 miljoner år 2030. För att möta utvecklingen och möjliggöra fortsatt tillväxt blir en utbyggd tunnelbana en central del i den långsiktiga satsningen på kollektivtrafiken i ett växande Stockholm.

Stockholms läns landsting, staten, Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun har efter förhandling kommit överens om utbyggnad av 19 kilometer ny tunnelbana, nio nya tunnelbanestationer och 78 000 nya bostäder.

Totalt innebär överenskommelsen en samlad investering i utbyggnad av Stockholms tunnelbana på 25,7 miljarder kronor (LS 1401-0037). Byggstarten beräknas kunna ske år 2016 och hela projektet bedöms vara avslutat år 2025 vilket gör det till den största satsningen på tunnelbanan sedan 1980-talet då den sista delen av Blå linje byggdes ut.

Den 20 maj 2014 beslutade landstingsstyrelsen, att godkänna Förstudie Tunnelbana till Nacka och Idéstudie Utbyggnad av tunnelbana till Gullmarsplan/Söderort (LS 1403-0406). Beslutet innebär att en förlängning av tunnelbanans Blå linje med en sträckning från Kungsträdgården till Nacka centrum enligt alternativ 6 är utgångspunkt i den fortsatta planeringen. Koppling av Blå linje till Gullmarsplan och söderort ska ske med utgångspunkt i alternativ 6 C, se illustrationen nedan. Beslutet innebär även att planläggningen fortsätter för att möjliggöra ett genomförande av utbyggnaden enligt avtal inom 2013 års Stockholmsförhandling, det vill säga med byggstart cirka år 2018 och trafikstart cirka år 2025.

Det här ärendet behandlar lokaliseringsutredning för utbyggnad av tunnelbana från Sofia till Gullmarsplan/söderort.

Överväganden

Lokaliseringsutredningen utgår från tidigare utförda förstudie och idéstudie (LS 1403-0406).

Syftet med lokaliseringsutredningen är att fördjupa analyserna av sträckan Sofia–Gullmarsplan/söderort. Utredningen ska ligga till grund för val av sträckningskorridor för tunnelbanan och lokalisering av de nya stationerna. Utredningen är det första steget i den formella planläggnings- och tillståndprocess som leder fram till järnvägsplan, detaljplan och miljötillstånd för tunnelbanan.

Landstingets övergripande mål för kollektivtrafiken i Stockholms län är attraktiva resor, en tillgänglig och sammanhållen region samt effektiva

resor med låg miljö- och hälsopåverkan. Dessa övergripande mål har brutits ner i projektspecifika mål.

Det övergripande målet attraktiva resor blir, som projektmål, att skapa goda möjligheter att arbetspendla och nå målpunkter, till exempel arenor och handelsanläggningar, genom lättillgänglig, trygg och effektiv kollektivtrafik med goda bytesmöjligheter vid Gullmarsplan.

En tillgänglig och sammanhållen region blir, som projektmål, att bidra till den regionala utvecklingen genom kapacitetsförstärkning av tunnelbanesystemet, avhjälpa flaskhalsproblematiken på Grön linje och möjliggöra 40 000 nya bostäder i söderort.

Det övergripande målet om effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan, blir projektmålet, att planera och bygga en anläggning med minsta möjliga omgivningspåverkan under bygg- och driftsskede.

Lokaliseringsutredningens utredningsalternativ har utvärderats utifrån hur väl de uppfyller de övergripande målen och tillhörande projektmål.

Koppling till Hagsätragrenen

Stora delar av trafiksystemet i Stockholmsregionen används idag till nära maxkapacitet, det ryms helt enkelt inte mer trafik. En av de trånga delarna är passagen av Saltsjön och Mälaren där den överbelastade Gröna linjen är en del av problematiken. Att koppla en av de befintliga grenarna av Grön linje till Blå linje via en ny tunnelbanesträcka innebär att kapaciteten kan öka på de två återstående grenarna på Grön linje och även på den gren som kopplas till Blå linje.

Förslaget från idéstudien (LS 1403-0406) är att den planerade förlängningen av Blå linje till Nacka kopplas ihop med Hagsätragrenen vid station Sofia. Från station Sofia byggs en ny tunnelbanelänk till Sockenplan där den befintliga Hagsätragren söderut kopplas in. Hagsätragrenen blir då en del av Blå linje.

Överenskommelsen från 2013 års Stockholmsförhandling förutsätter att anslutningen sker via Gullmarsplan. Det är viktigt att stärka Gullmarsplan som bytespunkt för kollektivtrafik i söderort.

Utredning av Blå linjes koppling till någon av Grön linjes grenar i söderort visar att en anslutning till Hagsätragrenen sammantaget ger bäst effekter och bedöms ha minst påverkan på skyddsvärda miljöer. Anslutning till Hagsätra innebär även lägst nivå på investeringskostnaderna.

Koppling till Skarpnäcksgrenen ger den längsta och därmed dyraste sträcka och innebär betydande restidsförluster för många resenärer.

Koppling till Farstagrenen innebär negativa effekter för boende kring nuvarande stationerna Sandsborg och Blåsut som läggs ner. Anslutning till Farstagren sker direkt norr om station Skogskyrkogården i anslutning till den kulturhistoriska miljön kring världsarvet Skogskyrkogården. Den känsliga miljön kan påverkas starkt negativt av ett sådant omfattande byggprojekt som en tunnelbaneutbyggnad innebär. Ett tunnelbygge i närheten av världsarvet kan påverka grundvattnet på ett mycket större område än i direkt anslutning till tunneln.

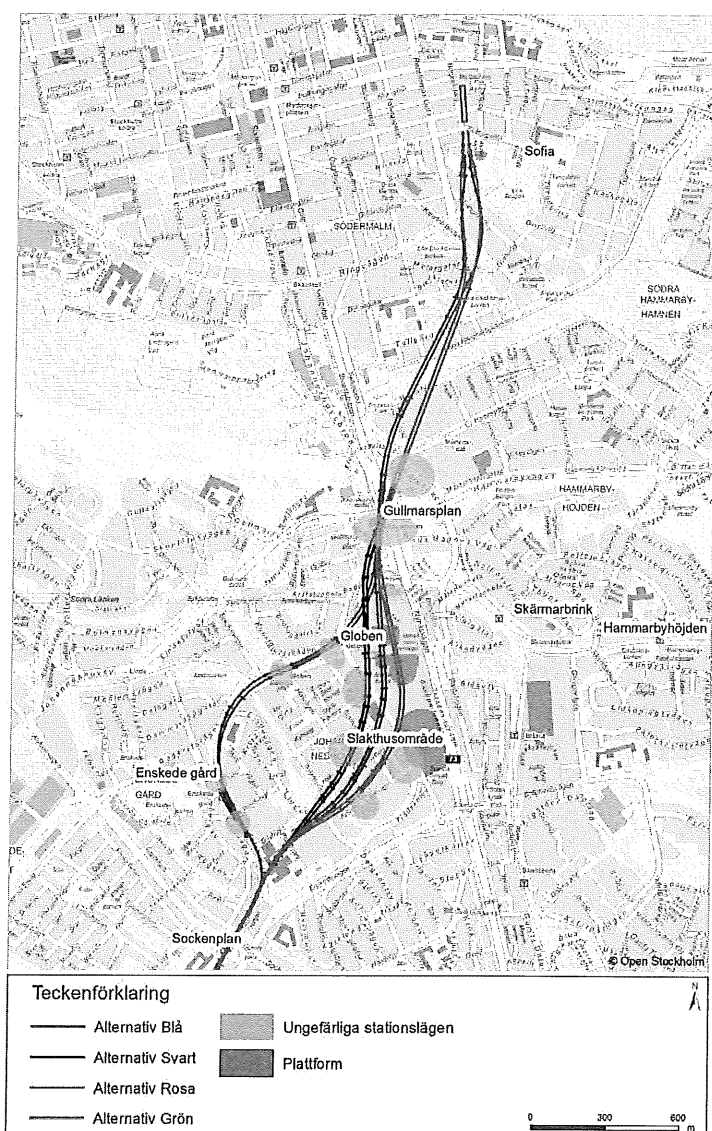
Fyra alternativa sträckningar

Koppling av Grön linjes Hagsätragren till Blå linje sker genom en ny tunnelbanasträckning från station Sofia via Gullmarsplan och ansluter till befintlig Hagsätragren strax norr om station Sockenplan.

Mellan station Sofia och Gullmarsplan finns inga alternativa sträckningar. På grund av spårgeometri, andra undermarksanläggningar och kopplingsmöjligheter finns det endast en sträckningskorridor.

I lokaliseringsutredningen utvärderas fyra alternativ för sträckningen från Gullmarsplan till Sockenplan (se även nästa figur). Alla alternativ innebär en spårsträckning i tunnel från station Sofia till anslutningspunkten strax norr om Sockenplan:

- Blå - följer befintlig sträckning men i bergtunnel med underjordiska stationerna vid Globen och Enskede gård.
- Svart, Rosa och Grön - går under Slakthusområdet där en ny station byggs under mark. Alternativen skiljer sig i lokalisering av stationen och därmed stationsuppgångarnas läge.



Bildtext: De alternativ spårsträckornas färg från vänster är blå, svart, rosa och grön. Förvaltningen förordar svart alternativ.

De olika sträckningsalternativen med stationslägen har analyserats utifrån spårgeometri och bergtekniska förutsättningar, tillgänglighet till bostäder, arbetsplatser, handel och evenemang, resande och restider, miljö, sociala förhållanden och kostnader.

Bedömningen är att de alternativa sträckningarnas effekter inom ett flertal områden och på en övergripande nivå är relativt likvärdiga, till exempel

avseende miljö, resande och restidsvinster, tillgänglighet (täckning) och sociala aspekter. När det gäller de sociala aspekter anses alternativen likvärdiga i att kunna skapa trygga och säkra miljöer för resenärerna.

De alternativskiljande resultat som ändå kan ses är främst mellan alternativ Blå och övriga alternativ genom Slakthusområdet. De alternativskiljande resultaten handlar till stor del om vilka resenärer (boende, sysselsatta, evenemangs- och handelsbesökare) som får förbättrad eller försämrad tillgänglighet. Alternativ Blå gynnar framförallt de som bor i området idag medan alternativ Svart, Rosa och Grön gynnar de resenärer som kommer att bo och verka i Slakthusområdet i framtiden. Möjligheterna att realisera Stockholms planer för Slakthusområdet med kvalitet varierar väsentligt i de olika sträckningsalternativen och är klart alternativskiljande.

Utifrån en vilja att möjliggöra för stadsutveckling av Slakthusområdet finns en fördel med en dragning av tunnelbanan centralt genom området. Med en central lokalisering av stationen når man bäst de olika områden och funktioner som ska betjänas: Enskede gård, Globen (bostäder och arbetsplatser) samt Slakthusområdet (bostäder, arenor och handelsanläggningar). Utredningsarbetet i lokaliseringsutredningen visar att alternativ Blå och Grön inte stödjer utvecklingen av hela Slakthusområdet. Tunnelbanesträckning enligt alternativ Svart och Rosa ligger centralt i området vilket gör att de stödjer utvecklingen av Slakthusområdet. Med alternativ Svart illustreras en station vars uppgångar servar Slakthusområdets norra och centrala delar. Med alternativ Rosa illustreras en station vars uppgångar servar Slakthusområdets centrala och södra delar.

Alternativ Svart har den lägsta investerings- och driftskostnaden tätt följd av alternativ Rosa och Grön. Alternativ Blå är cirka 1 miljard kronor dyrare i anläggningskostnad och dubbelt så dyr i driftkostnader jämfört med övriga alternativ. Kostnadsdifferensen beror på att alternativ Blå innehåller två stationer medan övriga alternativ innehåller en station.

Förvaltningen förordar att arbetet fortsätter med att utveckla alternativ Svart eftersom det ger bäst förutsättningar för en god täckning av hela den planerade bebyggelsen i Slakthusområdet samtidigt som det stödjer den befintliga strukturen i området. Alternativ Svart innebär att de befintliga stationerna Globen och Enskede gård läggs ner och att tunnelbanespåren på den nuvarande sträckan mellan Gullmarsplan och en punkt vid Enskede

gårds gymnasium kommer att tas bort. Eventuellt behöver ett anslutningsspår mellan Tvärbanan norr om station Globen och tunnelbanan vid Gullmarsplan finnas kvar.

Samråd

Under planlägningsprocessen genomförs ett kontinuerligt samråd med såväl allmänhet som kommuner, myndigheter och organisationer. Under två perioder har förvaltning gått ut med särskilda samrådstillfällen. Överlag är inställningen till en utbyggd tunnelbana positiv. Inkomna synpunkter har sammanställts i samrådsredogörelser.

Under den första perioden mellan den 9 februari och den 12 mars 2015 presenterade förvaltningen de framtagna alternativen och bakgrunden till dessa. Förvaltningen sökte vid detta tillfälle synpunkter på alternativen.

Förvaltningen fick många frågor kring kopplingen till Hagsätragrenen. Med anledning av detta genomförde förvaltningen en fördjupad redovisning av alternativ till koppling till Hagsätragrenen.

Många påpekade att kopplingen av Hagsätragrenen till Blå linje innebär att den direkta kopplingen till centrala Södermalm försvinner för dem som bor längs denna gren. Den direkta kopplingen till Södermalm blir i stället till Sofia. Resor till centrala Södermalm sker via ett byte till Grön linje vid Gullmarsplan. Samtidigt innebär kopplingen till Blå linje att restiden till T-centralen förkortas med fem minuter för boende längs Hagsätragrenen. Samrådet gav i övrigt många värdefulla synpunkter för den fortsatta planeringsprocessen.

Den andra perioden mellan den 4 maj och 7 juni 2015 presenterade förvaltningen resultatet av lokaliseringsutredningen och informerade om att alternativ Svart rekommenderas att tas vidare i planeringen. Intresset för detta samråd var betydligt mindre. En del av de inkomna synpunkterna handlar om de negativa effekterna av att de befintliga stationerna Globen och Enskede gård läggs ner och att Hagsätragrenen förlorar kopplingen till centrala Södermalm. Många påpekar också att det behövs en noggrann planering av den nya stationen i Slakthusområdet och av området Slakthusområdet. En förbättring av gångstråken till den nya stationen i Slakthusområdet kan motverka de negativa effekterna av att de befintliga stationerna Enskede gård och Globen läggs ner.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser utöver redan beslutade avtal inom ramen för Stockholmsförhandlingen (LS 1401-0037).

Miljökonsekvenser av beslutet

I lokaliseringsutredningen har miljökonsekvenser beaktats. I den fortsatta planläggningen av tunnelbana till Gullmarsplan/söderort kommer det att genomföras en miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av länsstyrelsen. Det kommer även att tas fram underlag inför nödvändiga tillståndsprövningar av exempelvis vattenverksamhet.



Riggert Anderson
Förvaltningschef