

Tunnelbaneförlängning Hagsätra-Älvsjö Översiktlig banutredning

Positiva och negativa konsekvenser med alternativen:

- Alternativen A och B, där Älvsjö tunnelbanestation ligger i tunnel, ger stor flexibilitet för en eventuell framtida förlängning. Om tunnelbanestationen läggs på bro måste nuvarande gc-förbindelse byggas om för att en fortsatt förlängning ska vara möjlig.
- Broalternativen (A och B) påverkar stadsbilden genom att vegetationsskärmen mellan bostadsbebyggelsen och verksamhetsområdet i Hagsätra försvinner. Barriärverkan ökar och bostäderna får en ny bullerkälla på tidigare tyst sida. Den långa bron i broalternativet och stationsläget på bro vid Älvsjö kommer att utgöra ett nytt markant inslag i stadsbilden, särskilt sett från väster.
- Bergtunnelalternativet innebär att mark mellan Rågsved och Hagsätra stationer frigörs och kan nyttjas för friytor eller ev. kompletteringsbebyggelse. Flexibiliteten för alternativets station vid Älvsjö är stor liksom möjligheten att anpassa läge och uppgångar till övriga trafikslag och lokala målpunkter

Tidig miljöbedömning

Broalternativen är förknippade med mest bestående miljöstörningar i form av framförallt buller och ianspråktagande av naturmark samt tillkommande barriärverkan. Berg-tunnelalternativets miljöpåverkan är till största delen förknippat med byggskedet. I det fortsatta utredningsarbetet bör således bullerfrågor, intrång och hydrologi ägnas särskild uppmärksamhet.

Restid

Idag är restiden på vardagar med buss mellan Hagsätra station - Älvsjö station ca 9-10 minuter. På kvällar och helger är restiden ca 20-40 minuter. Uppskattad restid med tunnelbana mellan Hagsätra station - Älvsjö station är med broalternativen 2 minuter och 50 sekunder och med bergtunnelalternativet 2 minuter och 10 sekunder.

Byggkostnad

Kostnadsbedömningen är översiktligt utförd för de olika alternativen. Spännvidden beror på utförandestandard för bergstationen vid Älvsjö och på riskbedömning.

Alternativ	Kostnad (Mkr)
A. Broalternativet	560
B. Mod. Broalternativet	730-880
C. Bergtunnelalternativet	650-790

Under arbetets gång har avstämning skett med en arbetsgrupp representerande:

- Gatu- och fastighetskontoret
- Stadsbyggnadskontoret
- SL
- Banverket

Denna utredningssammanfattning har upprättats av SWECO VBB i samråd med Gatu- och fastighetskontoret.



November 2002

Gatu- och fastighetskontoret, Region Ytterstad , har uppdragit åt SWECO VBB att genomföra en översiktlig banprojektering för förlängning av tunnelbanan från Hagsätra till Älvsjö.

Syfte

Syftet med studien är att:

- Tydliggöra tunnelbanans utformning mellan Hagsätra och Älvsjö med tanke på trafikuppgifter, teknik, ekonomi och miljöeffekter/intrång. Alternativa utföranden är i detta skede aktuella att redovisa.
- Skapa ett underlag för stadens ställningstaganden och kommande planarbeten för bebyggelse, bytespunkt och trafikleder i närområdet till centrala Älvsjö.
- Skapa ett underlag för budget och ekonomiplanering rörande infrastrukturprojekt i Stockholm.
- Skapa ett underlag för SL:s eventuella kommande arbeten med järnvägsplan, projektering mm.

Förutsättningar

Förutsättningar är att det skall finnas plats för spårväghållplatser och plattformar för ev. regionaltågsstopp vid Älvsjö resecentrum.

Alternativ

Tre alternativ har studerats i plan och profil:

- A: Broalternativet
- B: Modifierat broalternativ
- C: Bergtunnelalternativ

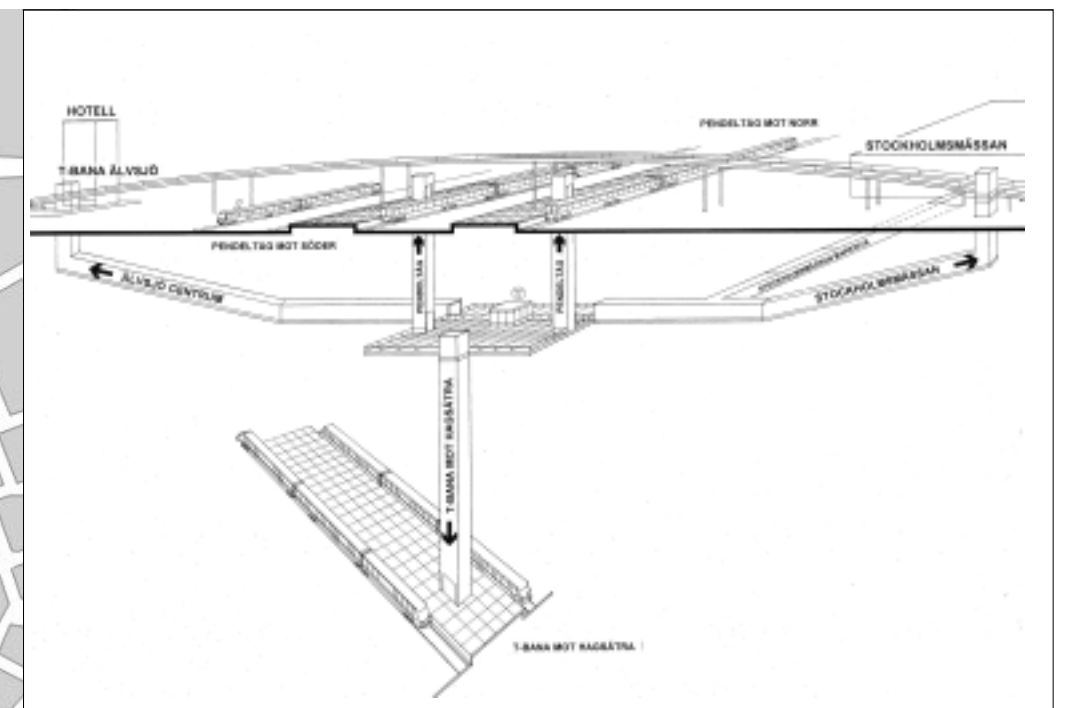
A. Broalternativet följer det reservat som finns i befintliga detaljplaner. Banförlängningen börjar vid Hagsätra station där spåret ligger på bank och fortsätter på bro över Glanshammarsgatan. Därefter går tunnelbanan på bank för att sedan gå på bro över Huddingevägen. En ca 300 m lång sträckning på bank följer innan banan fortsätter på bro fram till Älvsjö station, där spåren slutar mot befintlig gång- och cykelbro.

B. Det modifierade broalternativet följer i stort sett broalternativet fram till Varuvägen där spåren istället sänks för att gå i tråg/betongtunnel innan de slutar i bergtunnel vid Älvsjö centrum.

C. Som ett alternativ till en ytförläggning har ett *bergtunnelalternativ* studerats. Den redovisade sträckningen har till största delen förlagts till partier med berg i dagen. Underjordiska stationer vid Hagsätra och Älvsjö C. Spåren går ner i berg efter Rågsvedsvägen och befintliga spår på mark vid Hagsätra tas bort. Marken kan nyttjas för friytor eller bebyggelse.



Hagsätra station. Utsikt från bef plattform i riktning mot Älvsjö



Principskiss för ny bytespunkt vid Älvsjö vid tunnelförlagd T-banestation (alt B och C).



Utsikt söderut mot Hagsätra från GC-bron vid Älvsjö stn