

Förvaltning för utbyggd  
tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2021-04-06

Ärende  
FUT 2021-0429

Handläggare  
Martin Hellgren  
070-160 96 90  
[martin.hellgren@sll.se](mailto:martin.hellgren@sll.se)

Trafiknämnden  
2021-05-18, punkt 16

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## **Svar på skrivelse (V) angående Hagsätralinjens framtida dragning**

### **Ärendebeskrivning**

Vänsterpartiet har i skrivelse frågat kring Hagsätralinjens framtida dragning och möjligheten att till viss del kunna trafikera den nuvarande sträckan även i framtiden. I detta ärende återkommer Förvaltning för utbyggd tunnelbana med förslag till svar på nämnda skrivelse.

### **Beslutsunderlag**

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelse (V) angående Hagsätralinjens framtida dragning, inkommen 2021-02-16.

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden föreslås besluta följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

### **Förslag och motivering**

Följande frågor har ställts i skrivelsen:

1. Har möjligheten att anlägga en växel vid Sockenplan, eller annan placering, för att till viss del kunna trafikera den nuvarande sträckan även i framtiden utretts?
2. Vilka var och är argumenten för att inte anlägga en växel och möjliggöra viss fortsatt trafik längs den nuvarande sträckningen även efter att den pågående tunnelbaneutbyggnaden är färdig?

Förvaltning för utbyggd tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2021-04-06

Ärende  
FUT 2021-0429

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Nedan följer Förvaltning för utbyggd tunnelbanas svar:

1. Har möjligheten att anlägga en växel vid Sockenplan, eller annan placering, för att till viss del kunna trafikera den nuvarande sträckan även i framtiden utretts?

I det uppdrag som Förvaltning för utbyggd tunnelbana har för utbyggnaden av tunnelbana mot Nacka och Söderort ingår att avlasta Slussens tunnelbanestation från trafik på grön linje söderifrån. Detta betyder att det inte har ingått i vårt arbete att studera möjligheten att hålla kvar trafik mot Slussen på alla tre gröna linjer i söderort.

För att förtydliga detta vill vi hänvisa till det tjänsteutlåtande, Dnr LS 2015-0140, (2015-08-03) som gjordes i samband med att landstingsstyrelsens beredning för utbyggd tunnelbana tog beslut om inriktningen på fortsatt projektering och planläggning. I tjänsteutlåtandet förtydligas problematiken och vårt uppdrag.

”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 bytestpunkt för kollektivtrafik i söderort.

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.”

2. Vilka var och är argumenten för att inte anlägga en växel och möjliggöra viss fortsatt trafik längs den nuvarande sträckningen även efter att den pågående tunnelbaneutbyggnaden är färdig?

Även om vi inte har studerat frågan kan vi översiktligt besvara frågan om det är möjligt att lägga en växel vid Sockenplan och fortsätta att trafikera sträckan mot Enskede gård och Södermalm den vägen.

I dagens tunnelbana har vi inte korsande tågvägar i plan dels av säkerhetsskäl dels för att inte påverka kapaciteten i spåranläggningen. Detta betyder att för att ansluta båda spåren behöver en planskild korsning byggas, antingen som en bro över befintlig anläggning eller som en tunnel under. En sådan lösning påverkar spåren både norr och söder om Sockenplan på en lång sträcka, kanske upp mot en kilometer åt vardera håll. För att tillskapa den planskilda korsningen behöver mark tas i anspråk på ömse sidor om dagens banvall. Detta innebär stor påverkan på bostadsfastigheterna som ligger längs med banvallen både norr och söder om station Sockenplan.

Förvaltning för utbyggd  
tunnelbana

TJÄNSTEUTLÅTANDE  
2021-04-06

Ärende  
FUT 2021-0429

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

I det fall man skulle kunna acceptera en plankorsning måste en sådan koppling ske innan de nya spåren viker av och sjunker ner mot det tråg och den tunnel som kommer att byggas under Palmfeltsvägen. I sin tur betyder detta att bron över Sockenvägen antingen måste breddas mot väster eller bytas ut till en bredare bro för att inrymma ett nytt spår. Detta leder till att stationen vid Sockenplan kommer att påverkas då den delvis ligger på bron över Sockenvägen. För att det nya spåret ska gå samman med befintligt spår mot Enskedegård kommer även detta att behöva förläggas väster om dagens banvall. Det innebär intrång i de bostadsfastigheter som ligger direkt mot dagens banvall på en sträcka upp mot station Enskede gård.

Som information vill vi peka på att lokaliseringsutredningen med underlagsrapporter finns att läsa på vår externa hemsida. [https://nyatunnelbanan.se/sv/nacka-soderort-beslut-under-fliken Lokaliseringsutredning 2015](https://nyatunnelbanan.se/sv/nacka-soderort-beslut-under-fliken-Lokaliseringsutredning-2015) Söderort (Sofia-Sockenplan)

Niklas Bergman  
Förvaltningschef

Martin Hellgren  
Avdelningschef,  
avdelning Söder

## **Angående Hagsätralinjens framtida dragning**

I dag trafikerar grön linje till och från Hagsätra stationerna på centrala Södermalm och Gamla stan. När den nya pågående utbyggnaden av tunnelbanan är färdig byter linjen färg till blå och får istället stationer på östra Södermalm för att därefter ansluta till nuvarande blå linjer vid Kungsträdgården. För resenärer på dagens linje 19 innebär det en drastisk förändring av en mer än 60-årig sträckning, och vi befarar att många kommer bli besvikna och ledsna när de inte längre har direkt koppling till Skanstull, Medborgarplatsen, Slussen och Gamla stan. För att kunna bemöta en gryende, och i framtiden möjligen växande opinion i frågan skulle vi i Vänsterpartiet vilja få veta hur man resonerat. Bland annat har vi fått frågan varför man inte kunna anlägga en växel vid Sockenplan och låta en del tåg fortsätta att trafikera den gamla sträckningen. Vi tar för givet att frågan har behandlats när planeringen av nya tunnelbanans linjesträckning ägde rum, och vi skulle gärna ta del av hur resonemanget gick.

Med hänvisning till ovanstående vill vi ha svar på följande frågor:

1. Har möjligheten att anlägga en växel vid Sockenplan, eller annan placering, för att till viss del kunna trafikera den nuvarande sträckan även i framtiden utretts?
2. Vilka var och är argumenten för att inte anlägga en växel och möjliggöra viss fortsatt trafik längs den nuvarande sträckningen även efter att den pågående tunnelbaneutbyggnaden är färdig?