Förvaltning för utbyggd tunnelbana

Handläggare
Martin Hellgren
070-160 96 90
martin.hellgren@sll.se

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2020-09-21

Trafiknämnden
2020-10-19, punkt 11

Ärende
TN 2020-1206
FUT 2020-1157

Infosäkerhetsklass

Svar på skrivelse (V) angående cykel- och gångpassage Hammarby kanal

Ärendebeskrivning

Vänsterpartiet har i skrivelse frågat om möjligheten att använda den framtida tunnelbanestationen Hammarby kanal för avgiftsfri passage för gång- och cykeltrafikanter mellan Hammarby sjöstad och Södermalm. I detta ärendet återkommer Förvaltning för utbyggd tunnelbana med förslag till svar på nämnda skrivelse.

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt skrivelse (V) angående cykel- och gångpassage Hammarby kanal, inkommen 2020-08-25.

Förslag till beslut

Förvaltningschefen föreslår att trafiknämnden beslutar följande.

1. Skrivelsen anses besvarad.

Förslag och motivering

Följande frågor har ställts i skrivelsen:

1. Hur gick diskussionerna som ledde fram till att man inte planerade för att möjliggöra en avgiftsfri passage för gång- och cykeltrafikanter?

2. Hur ser trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbanan på möjligheten att på något sätt öppna upp stationen för att möjliggöra en avgiftsfri passage för gång- och cykeltrafikanter?

Nedan följer Förvaltning för utbyggd tunnelbanas svar:

1. Hur gick diskussionerna som ledde fram till att man inte planerade för att möjliggöra en avgiftsfri passage för gång- och cykeltrafikanter?

Station Hammarby kanal kommer att kunna användas som passage för gående mellan Hammarby sjöstad och Södermalm. Dock endast med någon form av SL-biljett. En mer generell passagemöjlighet under Hammarby kanal för allmänheten, till exempel genom en spärrfri station, har inte utretts då det inte ingått i förvaltningens uppdrag. Att utreda en parallell cykeltunnel har inte heller omfattats av uppdraget.

2. Hur ser trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbanan på möjligheten att på något sätt öppna upp stationen för att möjliggöra en avgiftsfri passage för gång- och cykeltrafikanter?

En kombination av tunnelbanestation och cykeltunnel bedöms inte vara genomförbar eftersom det enligt SL säkerhetsbestämmelser inte är tillåtet att medföra cykel i tunnelbanemiljö. Eventuella avsteg från detta behöver beslutas av Trafikförvaltningen.

Parallellt med den nya tunnelbanesträckningen byggs en servicetunnel. Servicetunneln är endast tillgänglig från marken vid Londonviadukten, vid Nacka Centrum och vid Sockenplan. Servicetunneln är till för att möjliggöra underhåll, utrymning och räddningstjänstens insatser. Servicetunneln kommer innehålla en mängd installationer för vatten- och avloppsledningar, ventilation och en del tekniska installationer. Det vill säga det är av vikt att obehöriga inte rör sig i tunnlarna. Att använda tunneln som en cykeltunnel skulle innebära en inskränkning i säkerhetssystemet och skulle medföra omfattande förändringar i planering och riskera både fördyring och försening av den pågående utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka och Söderort.

Stationen och servicetunnel byggs på ca 45-50 m djup under kanalen för att gå helt i berg. Om en cykeltunnel skulle anläggas intill stationen så kan den bara nås via mycket långa ramper eller hiss. Med en tunnel på detta djup ger det ramper med en längd av ca en kilometer. Detta innebär att sträckan blir längre än att åka runt till närmaste bro och då undviks även den stora nivåskillnaden.

En extra tunnel innefattas inte i den lagakraftvunna järnvägsplan eller i den lagakraftvunna miljödom som finns för tunnelbaneutbyggnaden till Nacka och söderort. Utförandet kräver därför nya plan- och tillståndsprocesser, antingen en ändring av

järnvägsplan en eller en ny detaljplan samt utökad miljödom.

Anläggningskostnaderna för en sådan tunneln är i storleksordningen hundra till två hundra miljoner kronor. Till detta ska läggas kostnaderna för den försening för hela tunnelbaneutbyggnaden mot Nacka och Söderort på ca 2 år för plan- och tillståndsprocessen. De är i storleksordningen fem hundra miljoner per år.

Niklas Bergman
Förvaltningschef

Martin Hellgren
Avdelningschef,
avdelning Söder

Region Stockholm

SKRIVELSE
2020-08-25

Trafiknämnden

Vänsterpartiet

Angående cykel- och gångpassage Hammarby kanal

Den nya tunnelbanestationen Hammarby kanal har planerats för och byggs med uppgångar på vardera sidan av Hammarby sjö. I informationsmaterialet från nyatunnelbanan.sll.se i april 2018 lyftes det i ingressen fram: ”Med ena änden på Södermalm och den andra i Hammarby sjöstad knyter den framtida stationen Hammarby kanal ihop Söder med söder om Söder.” I dagsläget planeras det dock inte för någon passage för gång- och cykeltrafikanter. Fotgängare kan naturligtvis mot ordinarie SL-taxa passera genom stationen, medan cyklister inte ens ges den möjligheten. Vi finner det ur miljösynpunkt olyckligt att stationen planeras utan att skapa möjlighet för passage under vattnet mellan Hammarby sjöstad och Norra Hammarbyhamnen. Att bygga en separat gång- och cykeltunnel i anslutning till bygget av stationen är i dagsläget säkert svårt, men det borde kunna gå att lösas på andra sätt. Det skulle kanske gå att få en avgiftsfri stationsbiljett, och införa ett lokalt undantag från förbudet mot cyklar i tunnelbanan.

Det finns en oro för att den populära avgiftsfria färjetrafiken som låter gång- och cykeltrafikanter ta sig över Hammarby sjö mellan Barnängsbryggan, Lumabryggan och Henriksdalshamnen kommer att dras in när nya tunnelbanan öppnar för trafik. Det blir då väldigt långa omvägar för dem som cyklar respektive dem som promenerar och inte har möjlighet att betala, söderut från Sofia eller tvärtom.

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

1. Hur gick diskussionerna som ledde fram till att man inte planerade för att möjliggöra en avgiftsfri passage för gång- och cykeltrafikanter?
2. Hur ser trafikförvaltningen och förvaltningen för utbyggd tunnelbanan på möjligheten att på något sätt öppna upp stationen för att möjliggöra en avgiftsfri passage för gång- och cykeltrafikanter?