

Maj 2015

Tunnelbana Nacka och söderort

Samrådsredogörelse till lokaliseringsutredning, järnvägsplan och tidigt samråd enligt miljöbalken



Titel: Tunnelbana Nacka och söderort, Samrådsredogörelse till lokaliseringsutredning, järnvägsplan och tidigt samråd enligt miljöbalken

Konsult: Sweco

Uppdragsledare: Cornelis Harders och Gunilla Yström (bitr.), Sweco

Rapportansvarig: Emma Lindqvist, Sweco

Bilder & illustrationer: FUT och Sweco om inget annat anges

Diarienummer: FUT 1502-0022

Utgivningsdatum: Maj 2015

Distributör: Stockholms läns landsting, förvaltning för utbyggd tunnelbana
Box 225 50, 104 22 Stockholm. Tel: 08 737 25 00. E-post: nyatunnelbanan@sll.se

Innehållsförteckning

1	Projektbakgrund	3
2	Samrådsprocessen	6
3	Nackaenkäten	8
3.1	Vilka har svarat?	9
3.2	Vad tycker du om förslaget för station SOFIA?	13
3.3	Vad tycker du om förslaget för station HAMMARBY KANAL?	15
3.4	Vad tycker du om förslaget för station SICKLA?	17
3.5	Vad tycker du om förslaget för station JÄRLA?	19
3.6	Vad tycker du om förslaget för station NACKA C?	21
3.7	Fritextsvar från enkäten för Nackagrenen	23
4	Söderortsenkäten	32
4.1	Vilka har svarat?	33
4.2	Vad tycker du om förslaget för station SOFIA?	37
4.3	Vad tycker du om förslaget för station GULLMARSPLAN?	38
4.4	Rangordning av alternativ för tunnelbanans sträckning mellan Gullmarsplan och Sockenplan	39
4.5	Fritextsvar Gullmarsplan-söderortsgrenen	42
5	Inkomna yttranden från privatpersoner	50
6	Inkomna yttranden från offentliga instanser, organisationer och företag	58
7	Sammanfattning för båda grenarna	96
7.1	Allmänhetens synpunkter	96
7.2	Synpunkter från myndigheter, organisationer och företag	97

1 Projektbakgrund

En framtida tunnelbaneutbyggnad är ett steg i ett omfattande arbete för att säkerställa ett effektivt trafiksystem i hela Stockholmsregionen. För ostsektorns och söderorts fortsatta utveckling krävs en kapacitetsstark kollektivtrafik – en tunnelbana.

Stockholm och Nacka växer. När fler människor väljer att bo och vistas i Stockholmsregionen behövs fler bostäder och en väl fungerande kollektivtrafik. För att kunna fortsätta växa är det viktigt att satsa på hållbara trafiklösningar. 2013 års Stockholmsförhandling om utbyggd tunnelbana är en del i detta. Som en följd av Stockholmsförhandlingen 2013 bildade landstinget våren 2014 Förvaltningen för utbyggd tunnelbana, FUT.

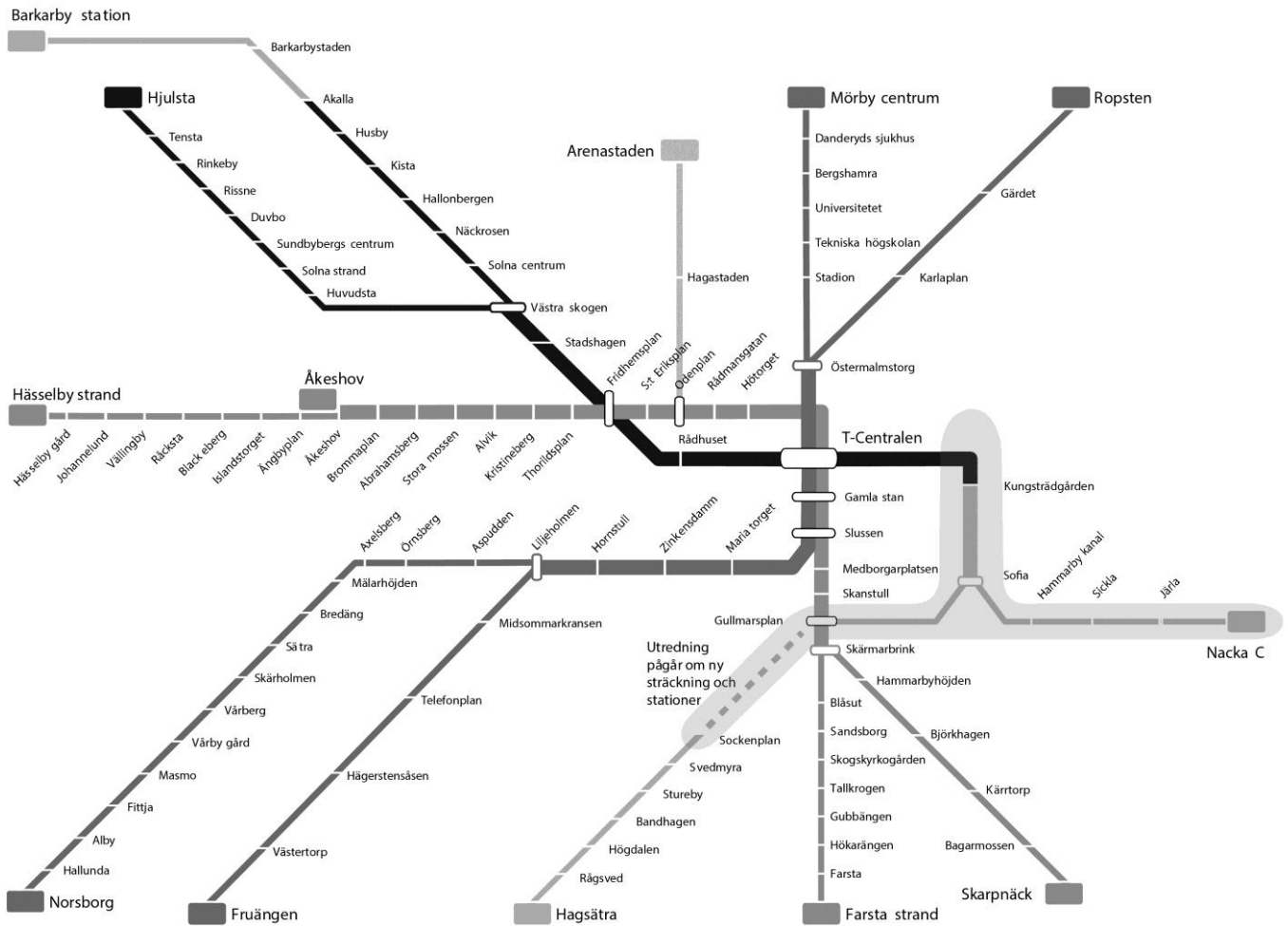
I januari 2014 undertecknade staten, Stockholms läns landsting och Stockholms stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun en gemensam överenskommelse om en utbyggnad av Stockholms tunnelbanenät. Planeringen med utbyggnad av tunnelbanan har kommit en bit på väg. Till exempel har beslut fattats om att Hagsätragrenen ska göras om från att vara Grön linje till att bli Blå linje. Den ska kopplas samman med en ny station vid Sofia på Södermalm och vidare till station Kungsträdgården där den nya linjen ansluter till befintlig Blå linje norrut.

Blå linje byggs ut mot Nacka från Kungsträdgården via en ny station i Sofia.

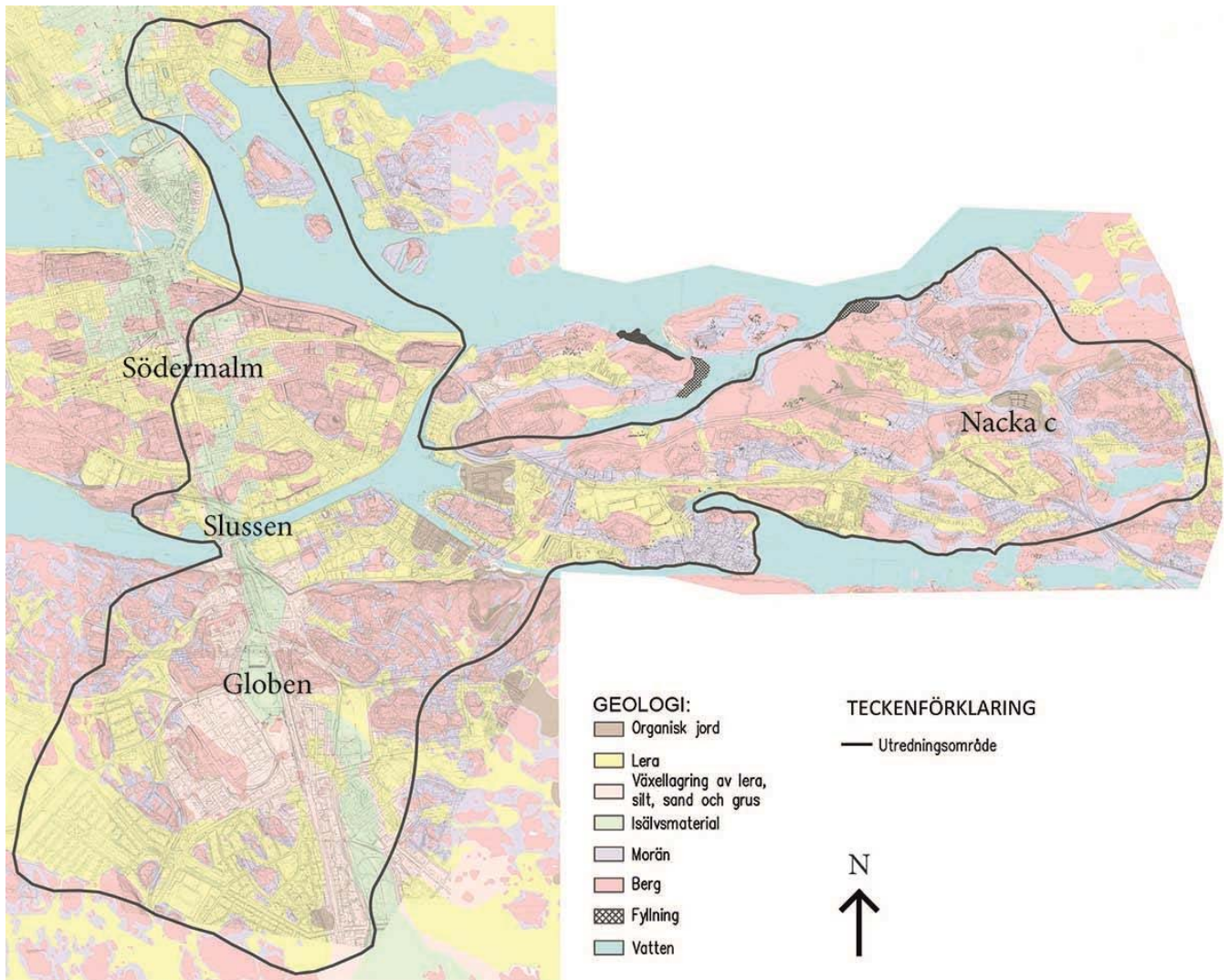
Genom dessa åtgärder skapas ett system som är mer robust och har betydligt större kapacitet än det kollektivtrafiksystem som vi har idag. Syftet är att dagens och framtidens medborgare ska ha mer effektiva kollektivtrafiktransporter – allt för att skapa en hållbar framtid för både nuvarande och kommande generationer.

Under 2013 och början av 2014 genomfördes en förstudie av tunnelbanans utbyggnad till Nacka C. Arbetet fortsätter nu med att ta fram ett förslag till järnvägsplan. Ett steg i detta är det samråd som har pågått under fem veckor i februari och mars 2015. Samrådet omfattade lokaliseringsutredningen, placering av uppgångar för både söderorts- och Nackagrenen samt samråd enligt Miljöbalken kapitel 11. Lokaliseringsutredningen tar fram möjliga stationsplaceringar mellan Gullmarsplan och Sockenplan.

Nedan visas den framtida tunnelbanesträckningen så som den utreds idag. Samrådet har gällt Blå linjes utbyggnad i söderort samt mot Nacka inklusive samråd angående vattenverksamhet.



Figur 1.1 De framtida tunnelbanelinjerna. Området som har utretts är markerat i grått.



Figur 1.2 Kartan redovisar utredningsområdet för grundvattenpåverkan.
Källa: Bergab 2015-01-23

2 Samrådsprocessen

Syftet med samråd i planfrågor är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Samrådet är också en möjlighet att informera om vad som pågår i projektet.

De sociala konsekvenserna av utbyggnaden av tunnelbanan tas med på olika sätt i planeringsarbetet för att göra den nya tunnelbanan så bra som möjligt för alla människor. En viktig del i det arbetet är samrådsprocessen.

Utbyggnaden av tunnelbanan kommer att ske under lång tid och under den perioden kommer flera tillfällen till öppna samråd med medborgare och myndigheter/organisationer finnas. Samråd sker även löpande under arbetets gång med många möten och omfattande skriftväxling. Nedan visas vad som pågår i den formella planeringsprocessen och var vi är nu:



Figur 2.1 Planeringsprocessen

Mellan den 9 februari och den 12 mars 2015 pågick samråd kring Blå linjens utbyggnad i söderort samt Nacka inklusive samråd angående vattenverksamhet. Då fanns möjlighet att lämna synpunkter, ställa frågor och delta i samrådsmöten. Följande datum hölls öppet hus där allmänheten och media kunde träffa representanter för projektet och experter:

- Enskedefältets skola, 17 februari – rörande Gullmarsplan/söderort
250 personer deltog, med relativt jämn könsfördelning
- Spårvägmuséet, 19 februari – rörande Nacka och Gullmarsplan/söderort
470 personer deltog, med relativt jämn könsfördelning
- Dieselverkstaden, Sickla, 3 mars – rörande Nacka
250 personer deltog, med relativt jämn könsfördelning
- Nacka stadshus, 5 mars – rörande Nacka
150 personer deltog, med relativt jämn könsfördelning

Alla de yttranden som har inkommit under samrådstiden via den digitala enkäten, mejl och brev har lästs, sammanställts och sedan presenterats i denna samrådsredogörelse. I detta skede i planeringsprocessen är det viktigt att belysa ny information som har framkommit, om det är någon fråga som har lyfts som kan förändra projektets fortsatta planering samt om det är några justeringar som behöver göras utifrån vad som har framkommit under samrådet.

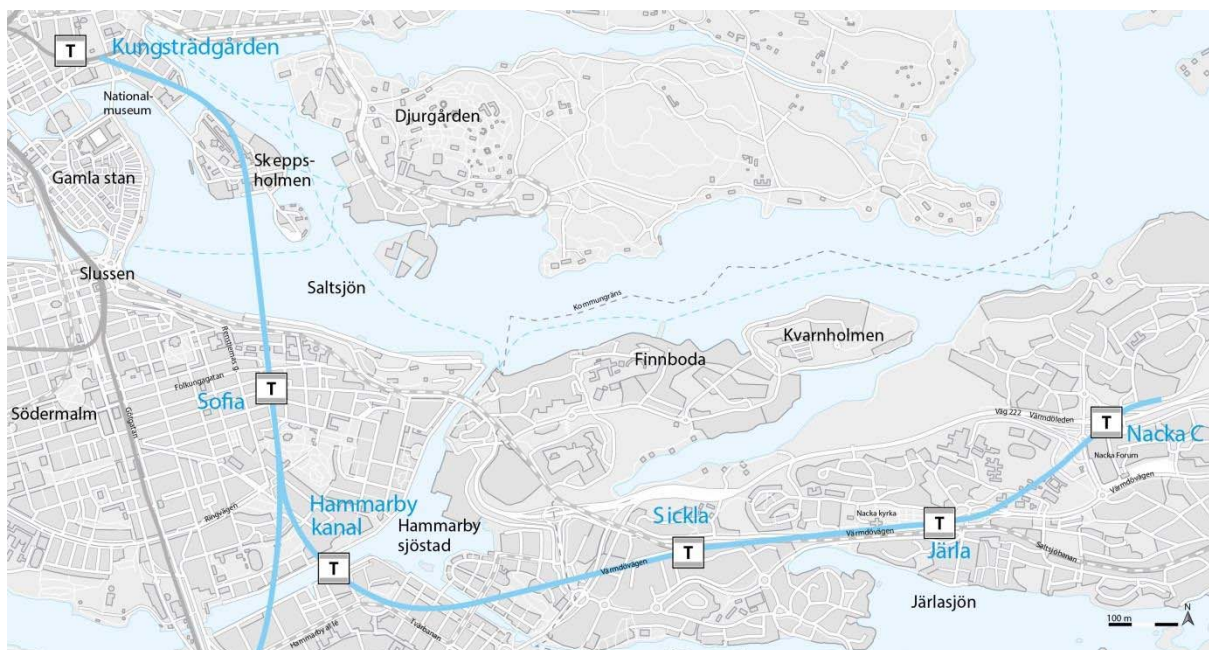
Med detta i åtanke har synpunkterna omhändertagits och presenterats på följande sätt:

- Samtliga inkomna svar i enkäten och andra inkomna yttranden har lästs.
- Svaren från enkäten gällande respektive fråga om stationerna och linjesträckningar har sammanställts och presenterats i diagram för Nackagrenen och Söderortsgrenen. Kommentarer till respektive fråga har redovisats som komplement till diagrammen.
- Fritextsvar från enkäten har sammanställts och redovisats i tolv olika kategorier. Dessa kategorier har tagits fram efter genomgång av varje inkommen synpunkt. Varje synpunkt kan i sig omfatta flera kategorier och har då delats upp på dessa kategorier.
- Vissa citat har valts ut för att illustrera olika åsikter som har framförts. Citaten är ordagrant återgivna och valda utifrån läsbarhet och att de ansetts vara representativa. Direkta stavfel har ändrats men ordföljden är densamma.
- Inkomna synpunkter via e-post och brev från allmänheten har sammanfattats och redovisats.
- Inkomna synpunkter via e-post och brev från offentliga instanser, organisationer och företag har sammanfattats och redovisats.

Samtliga svar från privatpersoner är avidentifierade.

Eftersom samrådet omfattade både utbyggnaden av Blå linje i söderort samt utbyggnaden av Blå linje i Nacka samt vattenverksamhet så har olika samrådsmöten hållits i både Stockholms stad och Nacka kommun. Även enkäterna har omfattat antingen söderort eller Nacka. Således har denna samrådsredogörelse i nedanstående kapitel delats upp i de två delarna Söderort respektive Nacka. Inkomna yttranden från allmänheten samt myndigheter, organisationer och företag redovisas dock utan uppdelning av linjerna.

3 Nackaenkäten

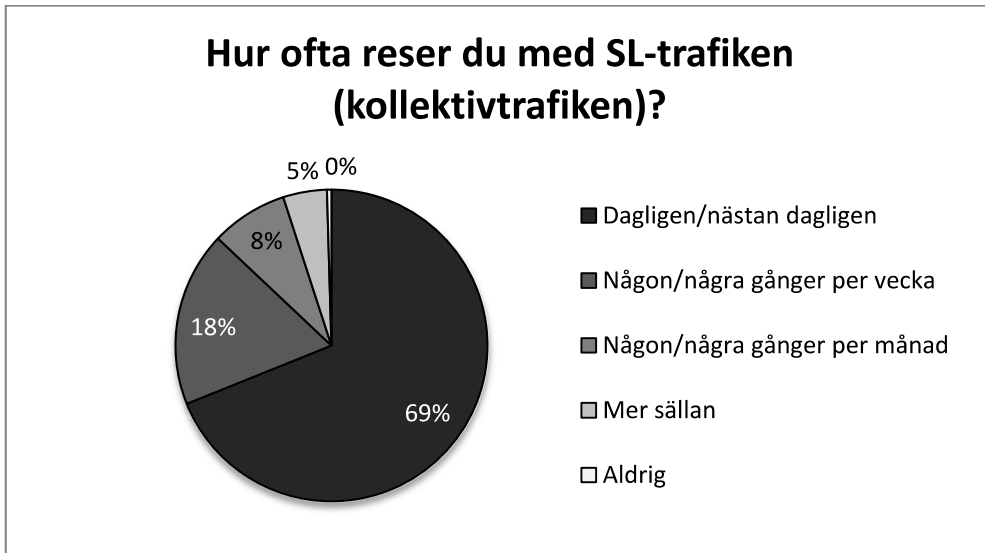


- Blå text tunnelbanestation
- befintlig tunnelbana
- förslag på linje

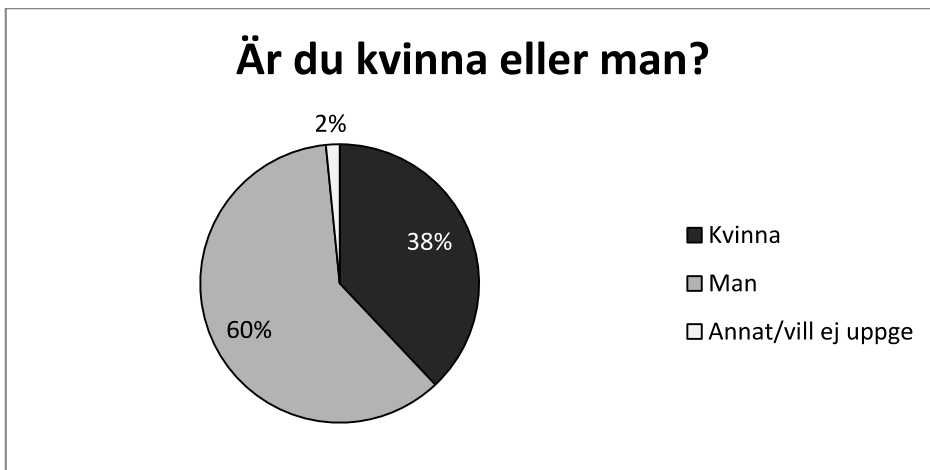
Figur 3.1 Karta över den planerade sträckningen mellan Kungsträdgården och Nacka C.

3.1 Vilka har svarat?

Totalt har 1 183 yttranden inkommit via enkäten om Nacka.

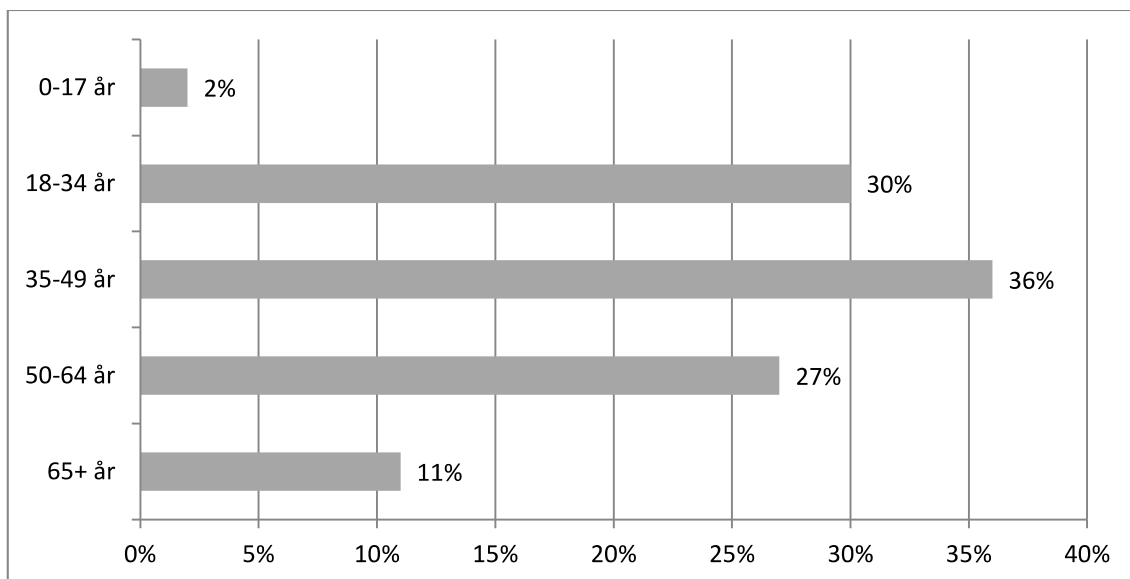


Figur 3.2 Fördelning av hur ofta de som har svarat på enkäten reser med SL-trafiken.

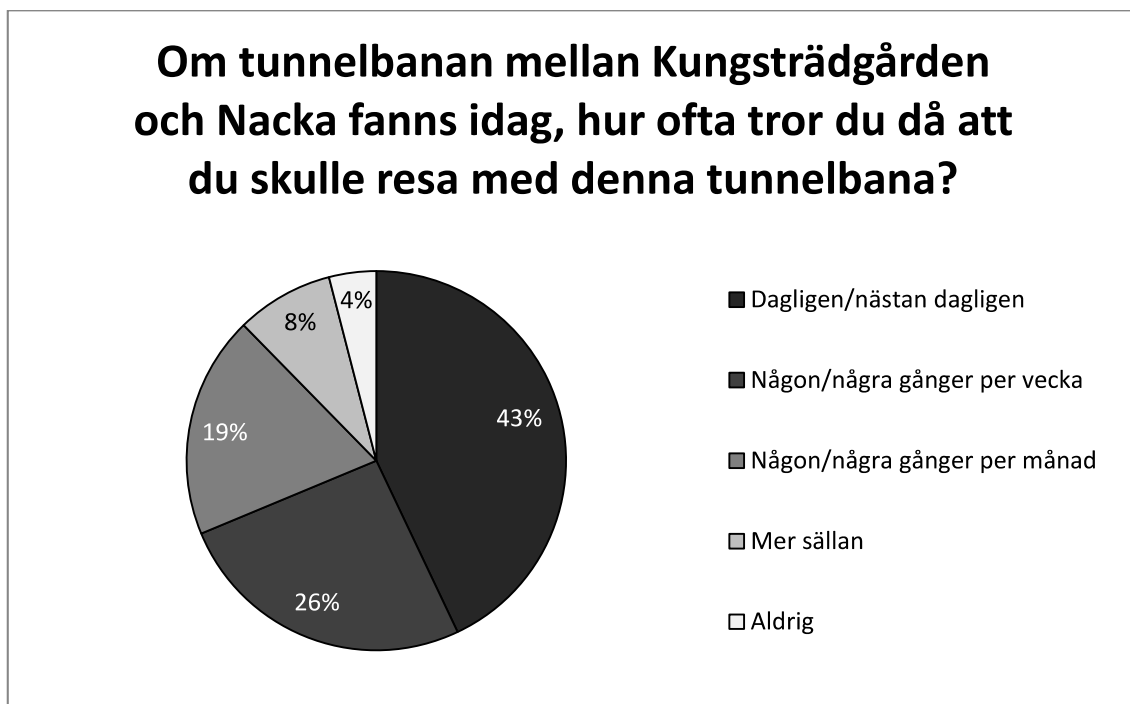


Figur 3.3 Könsfördelning av de som har svarat på enkäten.

Åldersspannet hos de som svarat på enkäten ser ut enligt nedanstående figur.

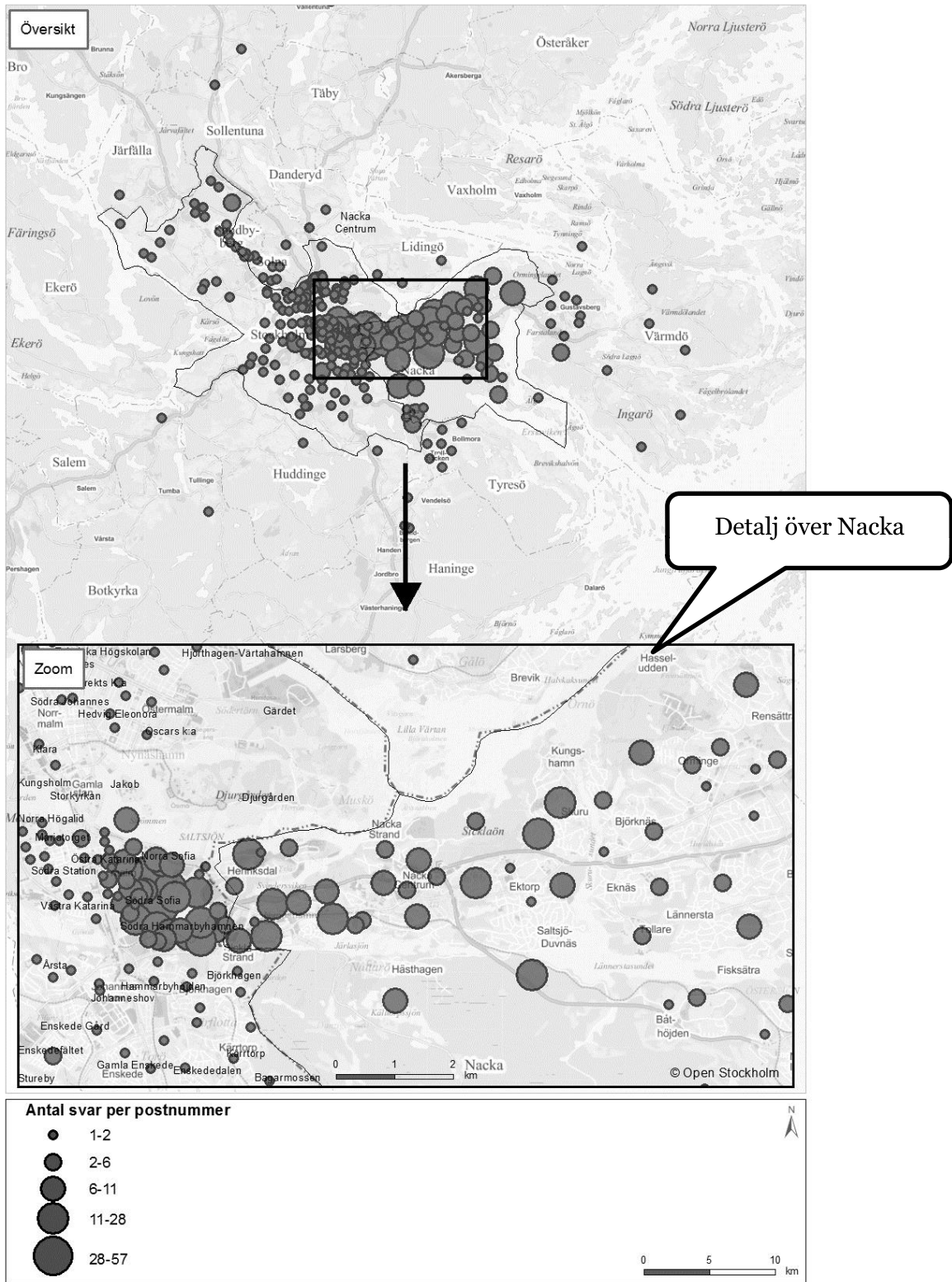


Figur 3.4 Andel personer som har svarat på enkäten fördelat på ålderskategorier.



Figur 3.5 Hur ofta personerna som har besvarat enkäten skulle resa om tunnelbanelinjen mellan Kungsträdgården och Nacka C fanns idag.

Här bodde de som har svarat på enkäten om tunnelbanelinjen mot Nacka:



Figur 3.6 Karta över i vilket område personerna som har besvarat enkäten bor

Mellan 50-70 procent av svaranden på enkäten tyckte att följande faktorer var viktigast att tänka på vid planeringen av tunnelbanan:

- Att stationerna hamnar nära annan SL-trafik (kollektivtrafik)
- Stationernas placering i förhållande till viktiga målpunkter i närområdet såsom skolor, handel och service
- Att tunnelbanan kan gå ofta

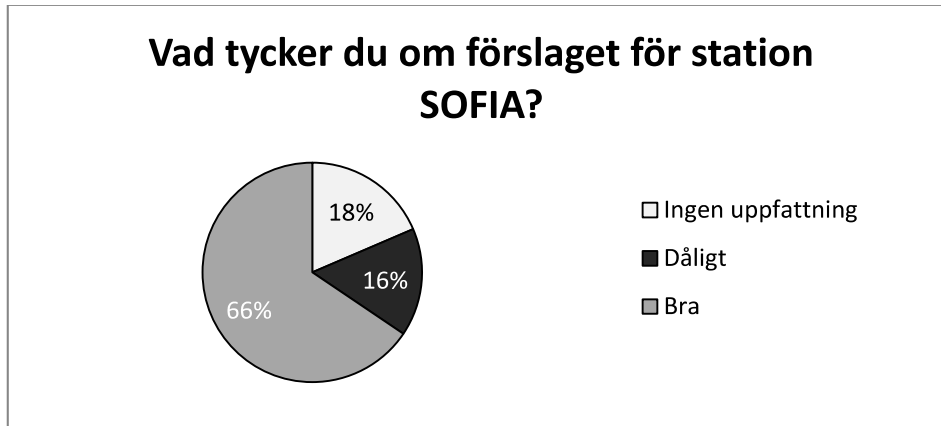
Detta återspeglas även nedan. Under öppna hus samlades tre ord in från varje besökare. De tre orden skulle beskriva vad besökaren tyckte var viktigast att ha med sig i kommande planering av tunnelbanan. Dessa ord har lagts samman i så kallade Wordle, där de ord som flest personer har skrivit visas störst och de ord som fåtal har skrivit blir minst. De två översta är från respektive samråd, den nedersta är en sammanslagning av samtliga inkomna ord. Dessa rutor visar alltså vad personerna som har svarat tycker är viktigast vid planeringen av tunnelbanan.



Figur 3.7 ”Wordlarna” ovan visar de ord som de som har besökt de öppna husen tycker är viktigast för planerarna att tänka på under arbetet med den nya tunnelbanesträckningen till Nacka.

3.2 Vad tycker du om förslaget för station SOFIA?

3.2.1 Synpunkter



Figur 3.8 Uppfattning hos de som har svarat på enkäten om förslaget för station Sofia

De allra flesta uttrycker att det är positivt med en station i Sofia. Väldigt många har uttryckt åsikter avseende lokalisering av uppgångar. En uppgång vid Nytorget framhålls som generellt bra, likaså vid Tjärhovsplan, Renstiernas gata, Folkungagatan, Bondegatan och närmare Stadsgården (och Viking Line-terminalen).

Vitabergsparken och Borgmästargatan framhåller många som värdefulla och värda att bevaras och därmed borde ingen uppgång lokaliseras där. Det är viktigt att både kulturmiljö och naturvärden bevaras. Ett 40-tal personer vill behålla Södermalm som det är och anser att det fungerar bra med dagens kollektivtrafik (bussar).

Många framhåller oro för den djupa stationen med tanke på trygghet, säkerhet med mera. Ungefär lika många vill att det inte bara ska finnas hissar utan även andra sätt att ta sig till och från plattformen (till exempel trappor, rulltrappor, rullband).

3.2.2 Exempel på yttranden

“Viktigt att det finns uppgångar vid högt belastade gator som Folkungagatan, Bondegatan och Renstiernas gata, samt Ersta sjukhus.”

“Vid dessa trafikplatser är det redan idag trångt med bussar och bilar. T-baneuppgångar kommer bidra till ännu mer trängsel.”

“Läget för den södra uppgången är inte bra. Det är ett till största delen lugnt bostadsområde, miljön är historiskt betydelsefull och det kommer att öka trycket på Vitabergsparken som redan nu lider av det stora antalet besökare under sommarkvällarna.”

3.2.3 Bemötande

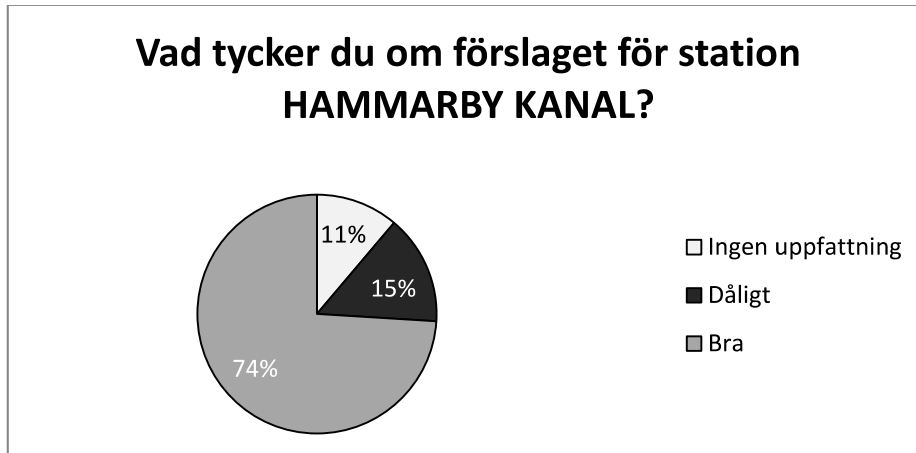
Det stora djupet ner till station Sofia beror till största delen på att tunneln ska kunna gå under Hammarbykanalen och lutningen får inte vara för brant för tunnelbanetågen. Station, spår och uppgångar är också begränsade av andra underjordiska anläggningar i berget. Uppgångarnas placeringar är inte låsta och kan komma att justeras något i det kommande arbetet.

Brandsäkerhet, risk, tillgänglighet, trygghet och beteendemönster vid hisslösningar har studerats och bedömts i tidigare underlagsutredningar. Bedömningen har gjorts att det går att bygga en station som Sofia med samma säkerhetskrav som övriga stationer, men med andra lösningar. Dessa mycket viktiga ämnesområden kommer att ha stor tyngd i det fortsatta arbetet.

Hänsyn kommer att tas till grönområden och kulturklassade områden och byggnader, både under bygg- och under driftskede.

3.3 Vad tycker du om förslaget för station HAMMARBY KANAL?

3.3.1 Synpunkter



Figur 3.9 Uppfattning hos de som har svarat på enkäten om förslaget för station Hammarby kanal

Det uttrycks vara mycket positivt med uppgångar på varsin sida om kanalen. Det upplevs skapa tillgänglighet och binder ihop områden. Förslag på alternativa uppgångslägen är Vintertullstorget bland annat för tillgång till busstrafiken, nära Henriksdal, Sickla kaj och Luma torg.

Det framkommer också att det är viktigt med en gång- och cykelpassage parallellt med stationen under Hammarby kanal, många tycker att den ska vara avgiftsfri och inte beroende av ett SL-kort.

Relativt många svarar att det är viktigt med bra, snabb och smidig anslutning till tvärbanan och Saltsjöbanan.

3.3.2 Exempel på yttranden

”Jättebra att det kommer finnas uppgångar på båda sidor, man får på sätt och vis två stationer till priset av en. Skulle också vara bra ifall man kunde passera utan att lösa biljett till fots eller med cykel. Detta skulle förbättra kommunikationerna ännu mer!”

”Har eller ser inget behov av tunnelbana i detta område, det finns redan Tvärbana”

”Uppgången på norra sidan får gärna vara så långt österut som möjligt – Skanstull ligger nära för husen vid Tullgårdsgatan. Gärna i närheten av Barnängsbryggan med kringliggande park.”

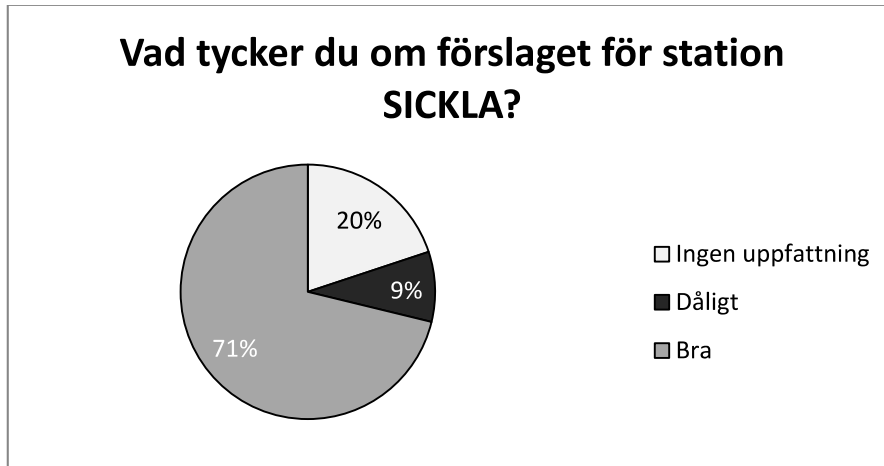
3.3.3 Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare, i dialog med Stockholms stad/Nacka kommun. Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. Stationerna ska upplevas som säkra och trygga.

Station Hammarby kanal ligger på cirka 45-50 m djupt. Om cykeltunneln skulle placeras intill stationen kan den bara nås via mycket långa ramper eller hiss. En kombination av tunnelbanestation och cykeltunnel bedöms inte vara genomförbar. Däremot kommer man med till exempel SL:s månadskort kunna gå ner i ena stationsuppgången och gå via plattformen för att komma upp på andra sidan kanalen. En gen och snabb lösning för cyklister bör lösas på annat sätt.

3.4 Vad tycker du om förslaget för station SICKLA?

3.4.1 Synpunkter



Figur 3.10 Uppfattning hos de som har svarat på enkäten om förslaget för station Sickla

Stationen upplevs av de flesta hamna i ett bra läge nära centrum där människor bor och Saltsjöbanan. Framför allt vill de som har svarat att det ska vara lätt att byta till Saltsjöbanan/tvärbanan från den nya tunnelbanestationen.

En stor andel tycker också att det är viktigt med närhet till Sickla köp kvarter. Sexton personer har uppgivit att de vill ha en uppgång närmare Finntorp (som ligger mellan två uppgångar). Ytterligare åtta personer tycker att stationen har hamnat för långt från Henriksdal.

3.4.2 Exempel på yttranden

”Viktigt att det blir ETT nav där buss/t-bana å spårbunden trafik samlas så att det blir ett litet Slussen där med smart samlade övergångar i trevlig miljö!!!”

”För Ältabor är den besvärligt placerad, det är många från Älta som kommer att byta till tunnelbana just i Sickla station. Har ni räknat på det?”

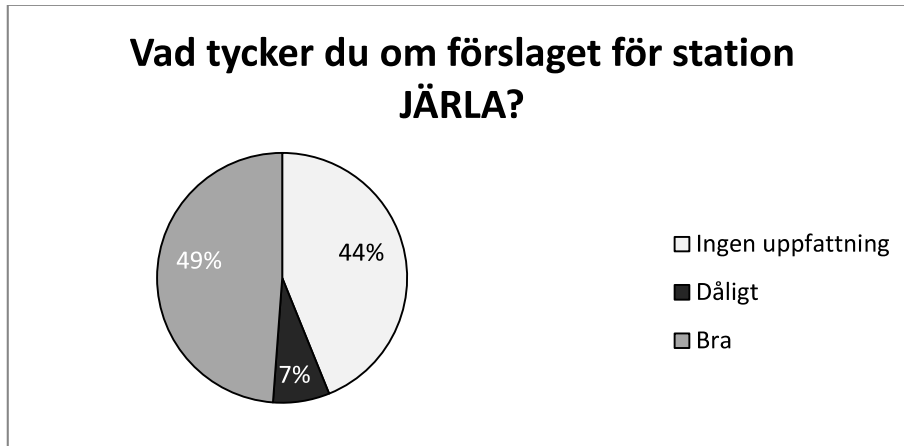
”Viktigt att nå områdena både norr om Värmdövägen och de söder om Saltsjöbanan. Uppgångar ska finnas så man slipper korsa vägen eller spåren.”

3.4.3 Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare, i dialog med Stockholms stad/Nacka kommun. Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. Stationerna ska upplevas som säkra och trygga.

3.5 Vad tycker du om förslaget för station JÄRLA?

3.5.1 Synpunkter



Figur 3.11 Uppfattning hos medborgarna om förslaget för station Järsla

Stationen upplevs av en del som överflödig för Nackagrenen eftersom Saltsjöbanan redan stannar här. Byte mellan Saltsjöbanan och tunnelbanan i både Järsla och Sickla upplevs som rörigt.

Tjugo personer är positiva och tror att det blir ett lyft för Järsla och ytterligare 17 personer är nöjda för att stationsplaceringen möjliggör snabba byten med Saltsjöbanan.

Tolv svar handlar om att skapa god tillgänglighet till Finntorp.

3.5.2 Exempel på yttranden

“Onödig station när Saltsjöbanan ändå stannar där.”

“Det är viktigt att det finns en uppgång på södra sidan av Saltsjöbanan, d.v.s. den västra uppgången är viktig.”

“Se till att tunnelbaneuppgångarna överbryggar barriärerna Värmdövägen och Saltsjöbanan i båda ändar.”

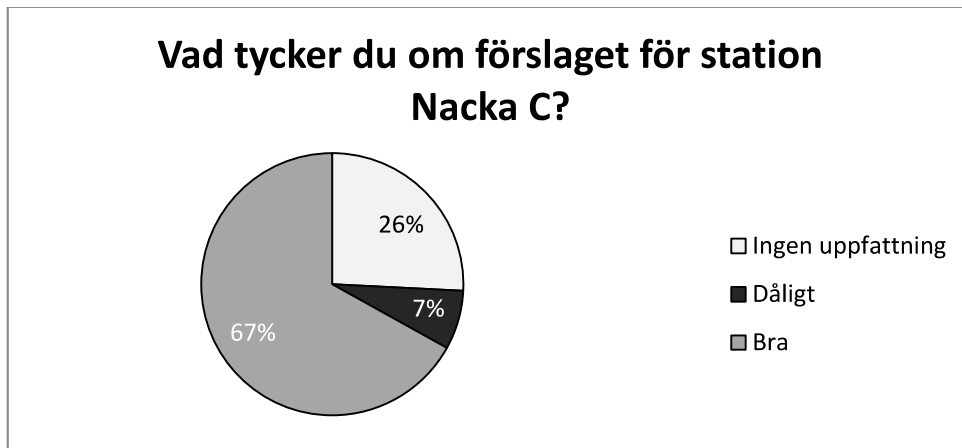
“Se till att en uppgång ligger närmare Finntorp. Man kan ha en uppgång som heter Nacka Kyrka, alltså närmre kyrkan än vad ni uppger på bilden. Då blir det hyfsat nära Finntorp. Uppgången ska ligga på sidan mot Finntorp och inte på Ekuddssidan.”

3.5.3 Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare, i dialog med Stockholms stad/Nacka kommun. Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. Stationerna ska upplevas som säkra och trygga.

3.6 Vad tycker du om förslaget för station NACKA C?

3.6.1 Synpunkter



Figur 3.12 Uppfattning hos de som har svarat på enkäten om förslaget för station Nacka C

Det uttrycks vara mycket positivt med nya tunnelbanan. Bussar från Värmdö och runt omkring kan släppa av trafikanter där istället för vid Slussen. En tunnelbanestation vid Nacka C beskrivs kunna göra en positiv förändring på lusten att etablera sig i Nacka och på Värmdö. Många kommenterar att en vidare utbyggnad av tunnelbanan, gärna ut mot Orminge, måste möjliggöras. Även en sammankoppling med Saltsjöbanan ses som ett möjligt alternativ.

Vad gäller uppgångslägen så påtalar många vikten av att ha uppgångar på vardera sidan av väg 222 (Värmdöleden), som idag är en barriär i området.

Sexton personer är nöjda med att ha uppgången vid Nacka Forum. I övrigt föreslår många alternativa uppgångslägen som till exempel närmare idrottsområdet/Nacka gymnasium, närmare Värmdövägen (istället för Värmdöleden) samt närmare stadshuset.

Femton personer trycker på att det är viktigt med smidiga byten mellan tunnelbana och buss.

3.6.2 Exempel på yttranden

“Viktigt att det är nära till T-baneuppgångar från idrotts- o sportanläggningar så att ungdomarna inte behöver gå långt på skumma vägar... Denna hållplats skulle kanske kunna ha en lite längre perrong med TRE uppgångar för att "betjäna" Jarlaberg, Nacka Forum OCH Nacka Gymnasium/ sportcentrum.”

“Räcker två entréer? Det kommer bli oerhörd belastning här, med bussterminal m.m. Men det kanske i praktiken blir fler "kanaler" in mot stationen, fast illustrationen endast indikerar två?”

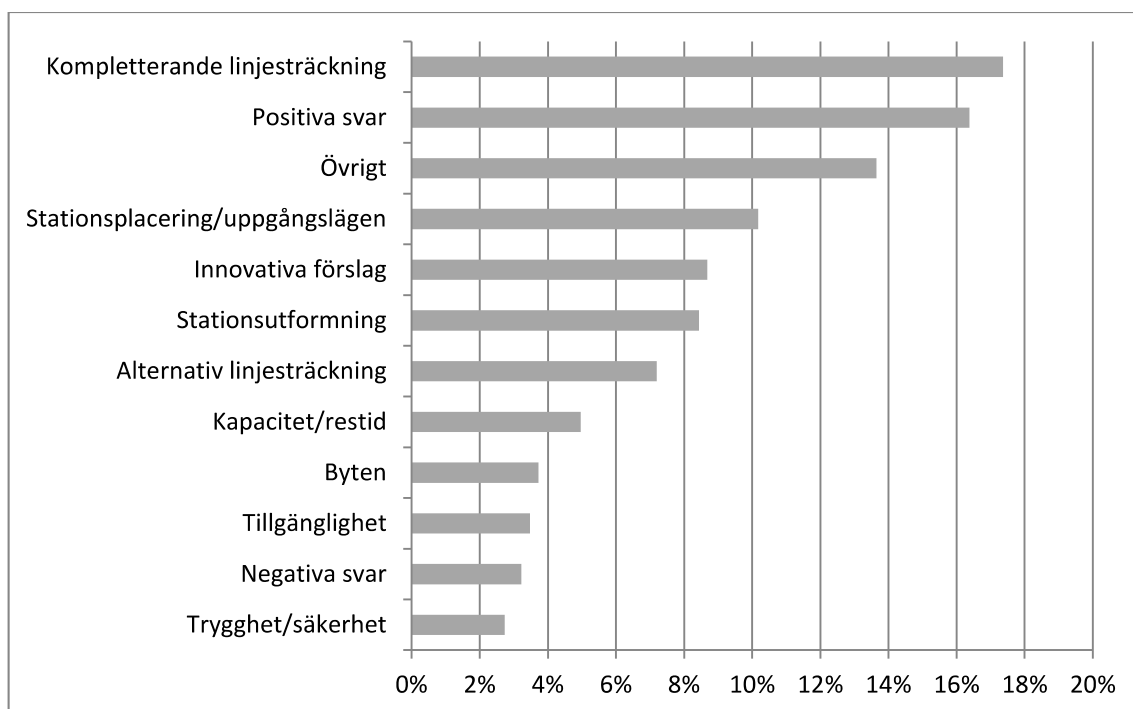
“Tas det ordentlig hänsyn till eventuell vidare sträckning? I stil med Ektorps-Björknäs-Orminge? Svårtillgänglig från södra sidan. Ganska långt att gå från Värmdövägen som är en viktig genomfartsled för lokaltrafiken.”

3.6.3 Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare, i dialog med Stockholms stad/Nacka kommun. Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. Stationerna ska upplevas som säkra och trygga.

3.7 Fritextsvar från enkäten för Nackagrenen

De fritextsvar som har inkommit, utöver kommentarerna till respektive station, har delats upp på de olika kategorierna för att kunna se fördelningen av åsikter samt göra en hanterlig sammanställning av vad som har uttryckts. Nedan redovisas dessa kategorier:



Figur 3.13 Enkätsvar på samrådet om Nackagrenen uppdelat på andel och kategorier

3.7.1 Alternativa linjesträckningar (till lokaliseringsutredningens förslag)

Drygt en tredjedel av de 29 svaren handlar om att tunnelbanan borde ha en station på Djurgården också/istället. Det hänvisas till turistrnäringen och till stockholmarnas egna rekreativsmöjligheter.

Några personer kommenterar att de vill att tunnelbanan ska gå via Slussen eftersom att det är den största knutpunkten på söder. Generellt finns en önskan om att komma åt buss- och tunnelbaneförbindelserna till och från Slussen. Det finns även förslag på att Nacka C ska ha en väl utbyggd terminal för att pendlarna bortanför Nacka inte ska behöva åka in till Slussen för att göra sitt byte.

Under analysen har även denna kommentar varit vanligt förekommande:

”Hela västra Sicklaön (Henriksdalsberget, Henriksdal, Finnboda och Kvarnholmen) har helt och hållet förbisetts/ignorerats i nuvarande förslag till sträckning”.

Bemötande

Förvaltningen noterar tacksamt alla inkomna förslag. Det finns många intressanta förslag på utbyggnader av tunnelbanenätet. Ytterligare utbyggnad av tunnelbanan med statligt stöd utöver vad som redan beslutats hanteras utanför det uppdrag som landstinget fått genom Stockholmsförhandlingen.

3.7.2 Stationsplacering/uppgångslägen

Det finns många åsikter om var stationerna och uppgångarna ska placeras och av de 41 inkomna svaren handlar drygt hälften om placeringen av just station Sofia. Nio handlar om placeringen av den södra uppgången vid Hammarby kanal och två handlar om Nacka C. Övriga åsikter är mer allmänna.

När det kommer till Sofia tycker många att den ligger för djupt och att det är konstigt att lägga uppgången på den högsta punkten på Söder. Nio personer föreslår istället Nytorget som uppgångsläge medan två personer förordar berggrummet på Renstiernas gata.

Angående södra uppgången vid station Hammarby kanal är åsikterna spridda. Vissa förordar att uppgången bör läggas vid Luma torg eller Sickla Kaj där det finns bussar och Tvärbanan att kunna byta till. Samtidigt förordar flera personer uppgångar/stationer vid Henriksdal. Motivet är ofta att det bor många människor där som inte har tillgång till tillräcklig kollektivtrafik.

Det har även framkommit synpunkt om vikten av att ta med resandemönster i placeringen av uppgångar istället för enkla och billiga tekniska lösningar.

Bemötande

Det stora djupet ner till station Sofia beror till största delen på att tunneln ska kunna gå under Saltsjön och lutningen får inte vara för brant för tunnelbanetågen. Station, spår och uppgångar är också begränsade av andra underjordiska anläggningar i berget.

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare, i dialog med Stockholms stad/Nacka kommun. Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. Stationerna ska upplevas som säkra och trygga.

3.7.3 Tillgänglighet

Fjorton svar inkom angående tillgänglighet, nio av dem handlar om att bygga en betalfri gång- och cykelväg under Hammarby kanal, parallellt med den nya stationen Hammarby kanal. Några av svaren trycker särskilt på att det ska vara möjligt att

passera genom tunneln utan att ha en SL-biljett, främst för ökad framkomlighet och tillgänglighet.

Andra svar som framkom handlar om hur viktigt det är med barnvagnsramper i Nacka då det är många småbarnsfamiljer som bor i området. Omstigning till/från buss vid Sickla västra måste bli tillgänglig och trafiksäker, om det blir fel kan korsningen med Värmdövägen bli riktigt farlig. De äldre uttrycker i vissa fall att de ogärna åker tunnelbana och därför behöver bussförbindelserna vara kvar. Station Sofia bör även ha rulltrappor eftersom kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla och vissa personer inte vågar åka hiss.

Bemötande

Station Hammarby kanal ligger på cirka 45-50 m djupt. Om cykeltunneln skulle placeras intill stationen kan den bara nås via mycket långa ramper eller hiss. En kombination av tunnelbanestation och cykeltunnel bedöms inte vara genomförbar. Däremot kommer man, med till exempel SL:s månadskort kunna gå ner i ena stationsuppgången och gå via plattformen för att komma upp på andra sidan kanalen. En gen och snabb lösning för cyklister bör lösas på annat sätt. Vid val av stationslägen och uppgångar kommer tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga resenärer att beaktas som viktiga aspekter, vare sig de reser med eller utan barn, barnvagn, och rullstol med mera.

3.7.4 Stationsutformning

Det är en stor blandning av förslag kring stationsutformningarna men framför allt har åsikter kring hur station Sofia ska utformas framkommit. Åsikterna rör främst djupet som stationen kommer att ligga på, hur man når plattformarna samt brandsäkerheten kring detta. Förslag har framkommit om att Sofia ska ha flera uppgångar med rulltrappor som går långt åt varsitt håll. Ett annat förslag är att lägga stationen närmare Nytorget eller Norra Hammarbyhamnen så att stationen inte blir så djup. Där sägs även finnas ett större resandeunderlag.

Även motsatt åsikt framförs, att det är bra med en hisslösning vid Sofia så att man kan nå plattformen direkt utan mellanplan. Vikten av att ha två uppgångar ifall det blir förhinder vid den ena framhålls.

Två personer tar upp den konstnärliga utsmyckningen av stationerna och föreslår att den bör vara på lika god nivå som i Kungsträdgården, alternativt smycka med skärgårdsmotiv.

Två personer tar upp närhet till näringsliv/service vid station Järla. En person föreslår matvarubutik vid station Sofia.

Bemötande

Brandsäkerhet, risk, tillgänglighet, trygghet och beteendemönster vid hisslösningar har studerats och bedömts i tidigare underlagsutredningar. Bedömningen har gjorts att det går att bygga en station som Sofia med samma säkerhetskrav som övriga stationer, men

med andra lösningar. Dessa mycket viktiga ämnesområden kommer att ha stor tyngd i det fortsatta arbetet. Även detaljutformningen av stationerna utreds vidare.

3.7.5 Kapacitet/restid

Under den här rubriken har 20 svar inkommit, som främst behandlat kapacitet och restider. Det har dock ofta även tagits upp kommentarer om byten mellan tunnelbanelinjer och byten mellan olika trafikslag. En åsikt är att resorna kommer att ta längre tid med tunnelbana än med buss på vissa sträckor vilket ses som en stor nackdel.

En person skriver att det är viktigt att tänka långsiktigt, att kapacitetstaket för den nya sträckningen inte ska vara nådd år 2025 när tunnelbanelinjen öppnar. En annan person påtalar att stationerna borde öppnas i den ordning som de blir färdiga, det vill säga Sofia först, därefter Hammarby Kanal och så vidare. Detta eftersom det vore onödigt att vänta till att hela sträckningen till Nacka C är färdigbyggd innan det går att nyttja tunnelbanan.

Några personer skriver att det är viktigt med tät trafik på den nya linjen.

Bemötande

Det har inför "Förstudie Tunnelbanan till Nacka 2014" gjorts restidsanalyser där till exempel väntetid viktats dubbelt gentemot åktid, detta för att det upplevs som mer störande att vänta än att åka. I restidsanalysen har även gångtid, bytestid och antal byten ingått. Dessa aspekter är medräknade när bedömningen har gjorts om mest samhällsekonomiska linjesträckning.

Våra preliminära produktionstidplaner visar att det är sträckan Kungsträdgården till Sofia som kommer ta längst tid att bygga. Det är alltså den delen som sätter begränsningen för hur tidigt anläggningen kan öppnas. Ett etappvis öppnande vore önskvärt men fungerar alltså inte.

3.7.6 Positiva svar

Det finns många positiva kommentarer för Nackagrenen, omkring 17 procent av samtliga fritextsvar om Nackagrenen är nöjda svar och yttranden. Tolv personer skriver att de är nöjda med planerna medan ytterligare 27 personer svarar att de både är nöjda och vill att arbetet ska skyndas på.

En person skriver att den nya tunnelbanesträckningen kommer ge ökad företagsetablering i till exempel Nacka Strand och Sickla för de kommersiella fastigheterna som finns där. En annan person skriver att Nacka blir mer attraktivt, att priserna kommer gynnas och att det blir mer attraktivt även för hyresrätter. Ytterligare en annan person skriver att framför allt näringslivet kommer att kunna etableras på Södermalm med en tunnelbanestation där.

Flera personer uttrycker att de är glada för att ha fått komma till tals i och med samrådet.

Ytterligare ett citat: *”Saltsjöbanan byggdes på 18 månader. Hur kan det ta så lång tid att få hit tunnelbanan? Den borde vara på plats NU. Bra med samråd och möjlighet att lämna synpunkter men skynda på arbetet så mycket det bara går.”*

Bemötande

Förvaltningen noterar tacksamt alla positiva synpunkter och tar dem med sig i det fortsatta arbetet.

3.7.7 Negativa svar

Det har inkommit 13 fritextsvar som är negativa. De flesta gäller att tunnelbana ut till Nacka är onödigt. Människorna är rädda om sin närmiljö, om miljön i stort, om kostnaden för utbyggnaden och för vad exploateringen gör med Nacka. I de flesta fallen påpekas det att det redan finns tillräckliga bussförbindelser mellan Nacka och Södermalm. Både i Nacka och på Södermalm finns åsikter om att behålla den befintliga närmiljön, och att en tunnelbanedragning skulle förstöra mycket av det som är unikt med de båda platserna.

Flera personer uttrycker att de tror att deras åsikter inte kommer att räknas, det vill säga att planerna redan är satta.

Bemötande

Stockholmsöverenskommelsen innebär att det är avtalat att tunnelbanan ska byggas ut, hur den ska finansieras och vilken huvudsaklig sträckning den kommer att ha. Hur tunnelbanans stationer, uppgångar, arbetstunnlar med mera ska utformas är inte bestämt och går därför att påverka med hjälp av yttranden i samråd.

3.7.8 Trygghet/säkerhet

Elva kommentarer har kommit in angående trygghet och säkerhet. Kommentarererna är spridda över hela nya linjesträckningen.

Några av kommentarerna rör station Sofia. Det finns vissa betänksamheter med att stationen ska ligga alltför djupt och att stationen enbart kan nås genom hissar vilket kommenteras genom både trygghetsaspekten (klostrofobiskt/otryggt att åka hiss) och säkerhetsaspekten (brandsäkerhetsmässigt).

Det ska kännas tryggt på och runt stationerna med mycket belysning och inga trånga gångar.

”Viktigt att skapa trygg kringmiljö så att alla vågar använda stationerna. Är lite orolig för hur det kommer kännas att åka hiss djupt ner vid Sofia sent på kvällen om man är ensam kvinna. Kommer det finnas någon form av hissvärd där?”

"Bygg ljusst tryggt och hållbart. Undvik att centrala Nacka blir ett område för "slusk" som ändhållplatser kan tendera att bli. Tänk på närboende under byggtiden. Just nu finns det en del passager under motorvägen som inte känns trygga, försök bygga bort dem. Det saknas även en del övergångsställen på platser där det istället har bildats spontana övergångar."

Bemötande

Brandsäkerhet, risk, tillgänglighet, trygghet och beteendemönster vid hisslösningar har studerats och bedömts i tidigare underlagsutredningar. Bedömningen har gjorts att det går att bygga en station som Sofia med samma säkerhetskrav som övriga stationer, men med andra lösningar. Dessa mycket viktiga ämnesområden kommer att ha stor tyngd i det fortsatta arbetet.

3.7.9 Kompletterande linjesträckningar

Sjuttio personer har haft åsikter om kompletterande linjesträckningar (jämfört med lokaliseringsutredningens förslag), det vill säga att de önskar att linjen skulle sträcka sig längre än den planerade.

Femtioåtta av dessa har svarat att de vill ha en förlängd linjesträckning ut mot Ektorp-Orminge-Gustavsberg, gärna så fort som möjligt. De skriver att områdena kring Orminge och Gustavsberg expanderar och att befolkningsökningen kommer vara påtaglig där. Skurubron och kollektivtrafiken däröver är inte tillräcklig idag och befolkningstillväxten gör att situationen bara kommer att bli värre. När det kommer till Ektorp nämns Nacka sjukhus. Bron över Skurusundet och dess bristande kapacitet relativt ofta.

Andra sträckningar som nämns är mot Älta-Tyresö-Brandbergen-Handen, Saltsjö-Boo, Bergs oljehamn samt till Fisksätra.

"Tunnelbanan måste dras längre ut, till Orminge C, mellanstation vid Ektorp Centrum, när man ändå bygger en ny bro vid Skurusundet borde tunnelbanan integreras!"

Bemötande

Landstinget har ett uppdrag att utreda en eventuell förlängning till Orminge.

3.7.10 Innovationsförslag

Det har under samrådet inkommit 34 mer innovativa förslag från medborgarna. Dessa ryms inte alltid i lokaliseringsutredningen men här redovisas ett urval:

"Bygg gärna plattformsdörrar."

"Förbered för 4-spårigtunnelbana på de centrala sträckorna. Tunnelbanan är full i rusningstid så snart behövs nog ytterligare spår parallellt med existerande spår. Kanske så att vissa stationer ska kunna passeras utan att stanna."

"Vad är planen med alla schaktmassor som blir under bygget? Det finns ett par projekt som kommer att pågå under lång tid i södra Stockholm som alla genererar stora mängder schaktmassor. Utbyggnaden av Henriksdals reningsverk, Östra länken, Katarinabergets bussgarage, Slussen, Tunnelbanan. Tänk om allt detta kunde läggas bakom Hammarbybacken för att öka höjden på denna. Det skulle vara väldigt miljövänligt då transporterna skulle minska. På baksidan ligger idag ett kolonilottsområde men om alla nämnda projekt gick ihop och samtidigt erbjöd nya kolonilotter på den blivande södra sluttningen med bättre utsikt och mer sol så borde alla kunna bli nöjda."

"Bygg ut Saltsjöbanan med fler stationer och dubbelspår i stället och låt den gå mer frekventa turer; jag ser ingen fördel med tunnelbanetrafik i jämförelse."

"När man planerar nedgångar/uppgångar förstår jag att man gärna vill ha en nedgång/uppgång i varje ände av stationen för att få större geografisk närhet/spridning. Nackdelen med detta är ju att tunnelbanans bakre och främre vagnar alltid är överbelastade med resenärer. Kan man tänka annorlunda så att trappor/ rulltrappor och hissar inte alltid hamnar vid bakre respektive främre vagnarna? (...) Lycka till med de nya tunnelbanestationerna."

"Hade föredragit att T-banesträckningen gått via Djurgården till Kungsträdgården och en samverkan med Tvärbanan och Saltsjöbanan vid Sickla. "Saltsjöbanan" skulle kunna ändra sträckning efter Danvikstull och gå som spårvagn på t ex Folkungagatan - Renstiernas gata - Ringvägen för att täcka upp Sofia."

"Jag är starkt emot att blå linjen ska förlängas från Kungsträdgården till Gullmarsplan via Sofia. Det är en mycket dålig idé, då sträckan blir väldigt lång, och underlig med de olika avgreningarna (Nacka c och Hagsätra). Jag förespråkar istället gul linje. Då från arenastaden, via Odenplan, T-centralen, (kanske någon annan station, kanske någon ny), för att sedan gå via Sofia mot nacka. Det blir en naturlig linje, och inte en linje som bara är några få stationer lång. Gul linje Nacka - Arenastaden. Perfekt."

"Viktigt att tänka nytt. Alla byten ska inte behöva äga rum vid Slussen eller på Centralen. Nya blå linjen är ett bra exempel på nytänkande, med "övertagandet" av gröna linjens tredje gren, men det gäller att man inte på detta vis styr in ännu fler resenärer till Centralen som enda bytespunkt. Där kommer det redan 2017 att bli ohyggligt trångt när Citybanan öppnar. Exempelvis skulle Arenalinjens förlängning söderut via Fridhemsplan och Liljeholmen kunna bli en välkommen avlastning för getingmidjan - varför inte från S:t Eriksplan i stället för Odenplan? Det finns plats för en våning till under S:t Eriksbron."

Bemötande

Förvaltningen noterar tacksamt alla inkomna förslag. Det finns många intressanta förslag på utbyggnader av tunnelbanenätet. Ytterligare utbyggnad av tunnelbanan med statligt stöd utöver vad som redan beslutats hanteras utanför det uppdrag som landstinget fått genom Stockholmsförhandlingen.

3.7.11 Byten

Det har inkommit 15 fritextsvar angående byten. De som kommenterar byten har dels kommenterat byte mellan tunnelbana-buss i Nacka, dels vid Hammarby kanal och dels byten kring T-centralen och Slussen. Det framhålls att det är viktigt med smidiga byten.

Två personer har önskat välfungerande båttrafik med goda anslutningar till övriga trafikslag.

”Det är viktigt att bussarna fortsätter att gå till Slussen också eftersom det kommer att bli många byten om man t.ex. ska söderut eller med röda linjen. Det är bytena som tar tid och är obekväma. Kungsträdgårdslinjen har en lång tunnel att gå i på T-centralen som också gör det obekvämt och tar lång tid om man ska byta till annan tunnelbanelinje”.

Bemötande

Det har inför ”Förstudie Tunnelbanan till Nacka 2014” gjorts restidsanalyser där till exempel väntetid viktats dubbelt gentemot åktid, detta för att det upplevs som mer störande att vänta än att åka. Inom restidsanalysen har även gångtid, bytestid och antal byten ingått. Dessa aspekter är medräknade när bedömningen har gjorts om mest samhällsekonomiska linjesträckning.

3.7.12 Övrigt

Medborgarna har svarat med vissa synpunkter som inte ryms under ovanstående rubriker. Det handlar bland annat om miljö, kulturmiljö, namn på tunnelbanelinjerna, tidplaner för utbyggnaden och medborgardialog. Det går inte att säga att någon åsikt är mer förekommande än de andra så därför redovisas ett representativt axplock av åsikterna, här nedan:

”Glädjer mig om de som idag behöver resa dagligen med buss får lättare och snabbare resor, som dessutom är mer klimat- och miljövänliga.”

”Bygg Nacka sträckan före övriga sträckningar så att det finns ett alternativ till kaoset som kommer uppstå när Slussen byggs om!”

”Jag kan förstå att kapaciteten mellan innerstad och Nacka behöver utökas. Jag vänder mig mot att detta samtidigt förutsätter en extrem utbyggnad av Nacka med ca 50 000 invånare. Det är redan trångt på bussar och hårt trafikbelastning. T-banan tar många människor, men 50 000?”

”VAR transparenta under programmets gång Hur tänker ni säkerställa förankring med medborgarna under arbetet? Hur påverkar störningar kring byggen oss?”

”Infartsparkeringar. Idag alldeles för mycket biltrafik runt Sickla och Nacka köpcentra - försök få stadsmiljön mer gå-, cykelvänlig. Bygg bort säkerhetsrisker, såsom mörka gångar. Gärna säkerhetsväggar längs plattformarna mot spåren för att förhindra olycksfall ner på spår. Utsmyckning - tunnelbanan ska finnas länge och oräkneliga människor kommer hinna se och uppskatta/sakna ett estetiskt offentligt rum.”

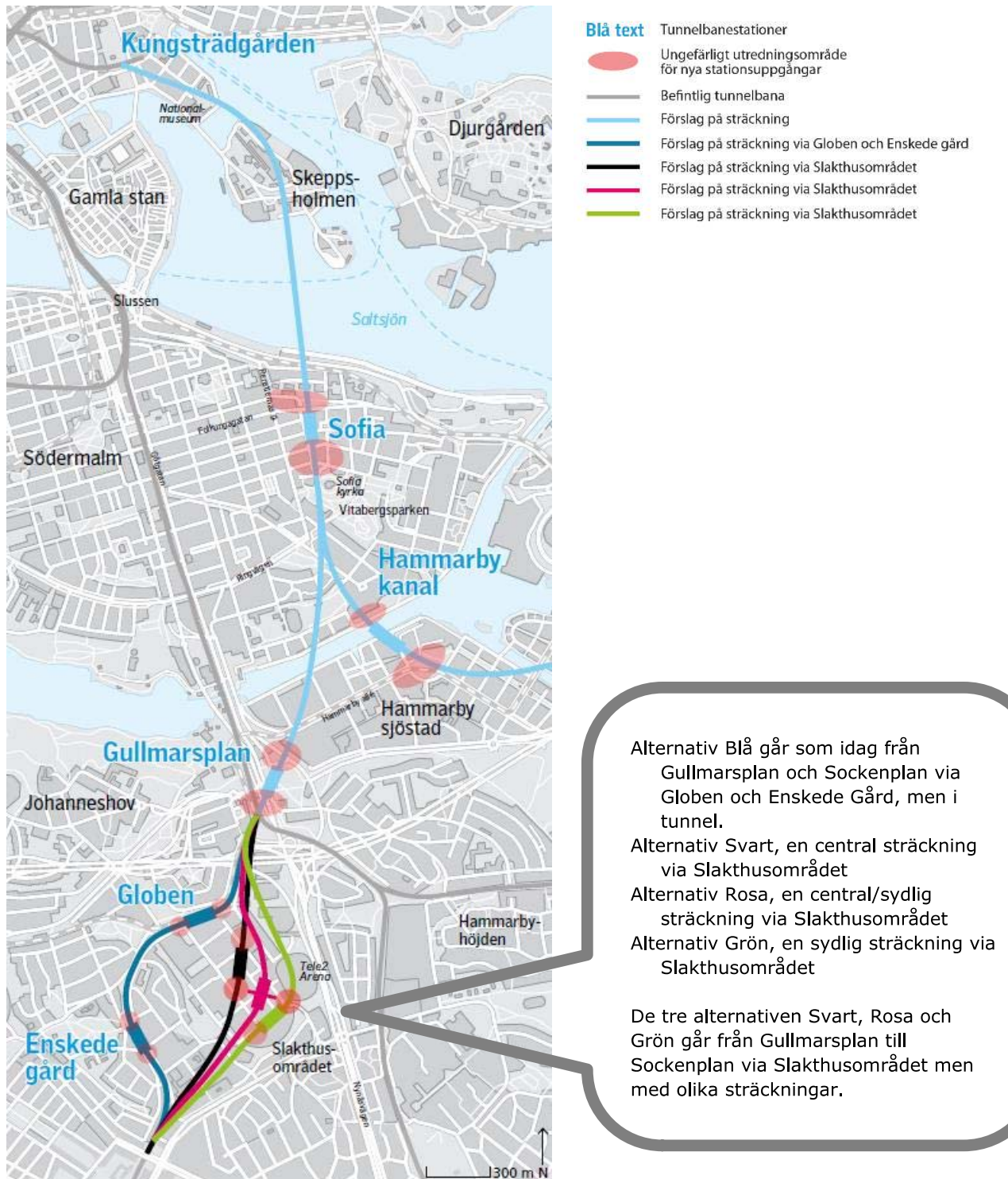
”Nya tunnelbanan ska få fler färger VÄLDIGT förvirrande att ha en och samma färg (blå) som går söder om Gullmarsplan OCH österut mot Nacka och till Hjulsta OCH till Akalla. Inför fler färger!!!”

”Våra hus på Södermalm är gamla och av stort värde. Minsta möjliga påverkan på dessa föredras!”

Bemötande

Det har kommit in många olika synpunkter och förslag, vilket visar på ett stort engagemang. Under denna rubrik har de samlats som inte fallit in under någon av de andra kategorierna. Det har inte varit möjligt att bemöta varje enskild synpunkt, men förvaltningen har tagit del av samtliga synpunkter som kommit in och kommer att ta del av dessa.

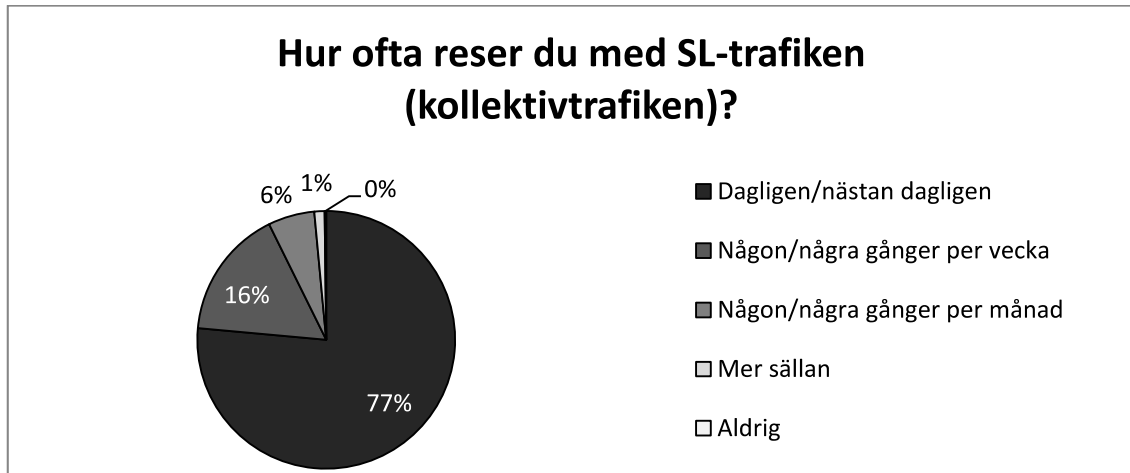
4 Söderortsenkäten



Figur 4.1 Karta över den planerade sträckningen mellan Gullmarsplan och Sockenplan.

4.1 Vilka har svarat?

Totalt har 1 233 yttranden inkommit via enkäten i Gullmarsplan/söderort.

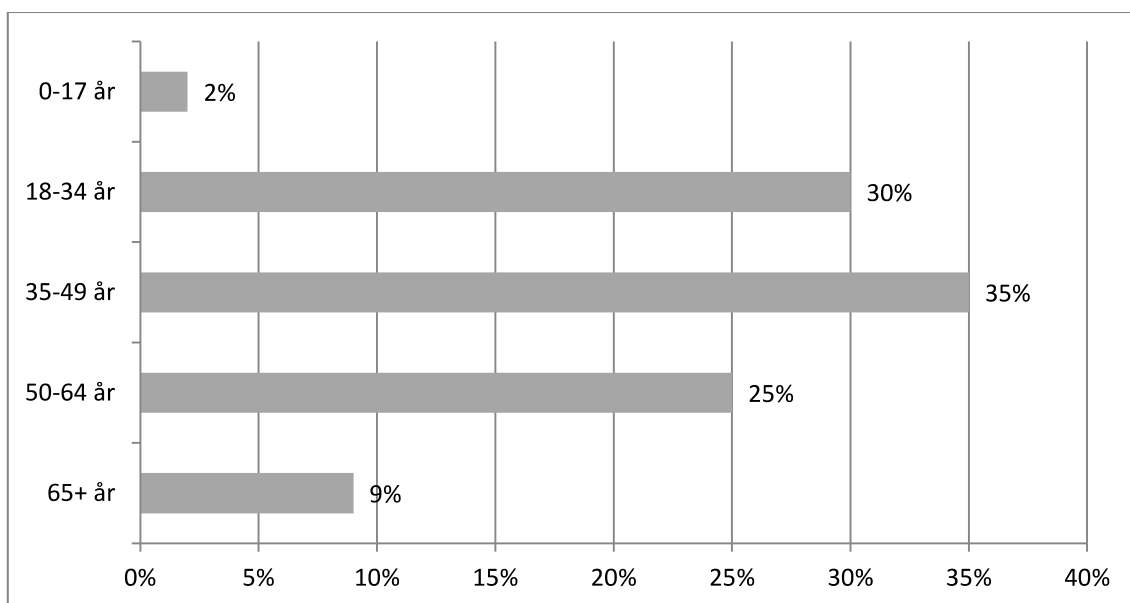


Figur 4.2 Fördelning av hur ofta de som har svarat på enkäten reser med SL-trafiken.



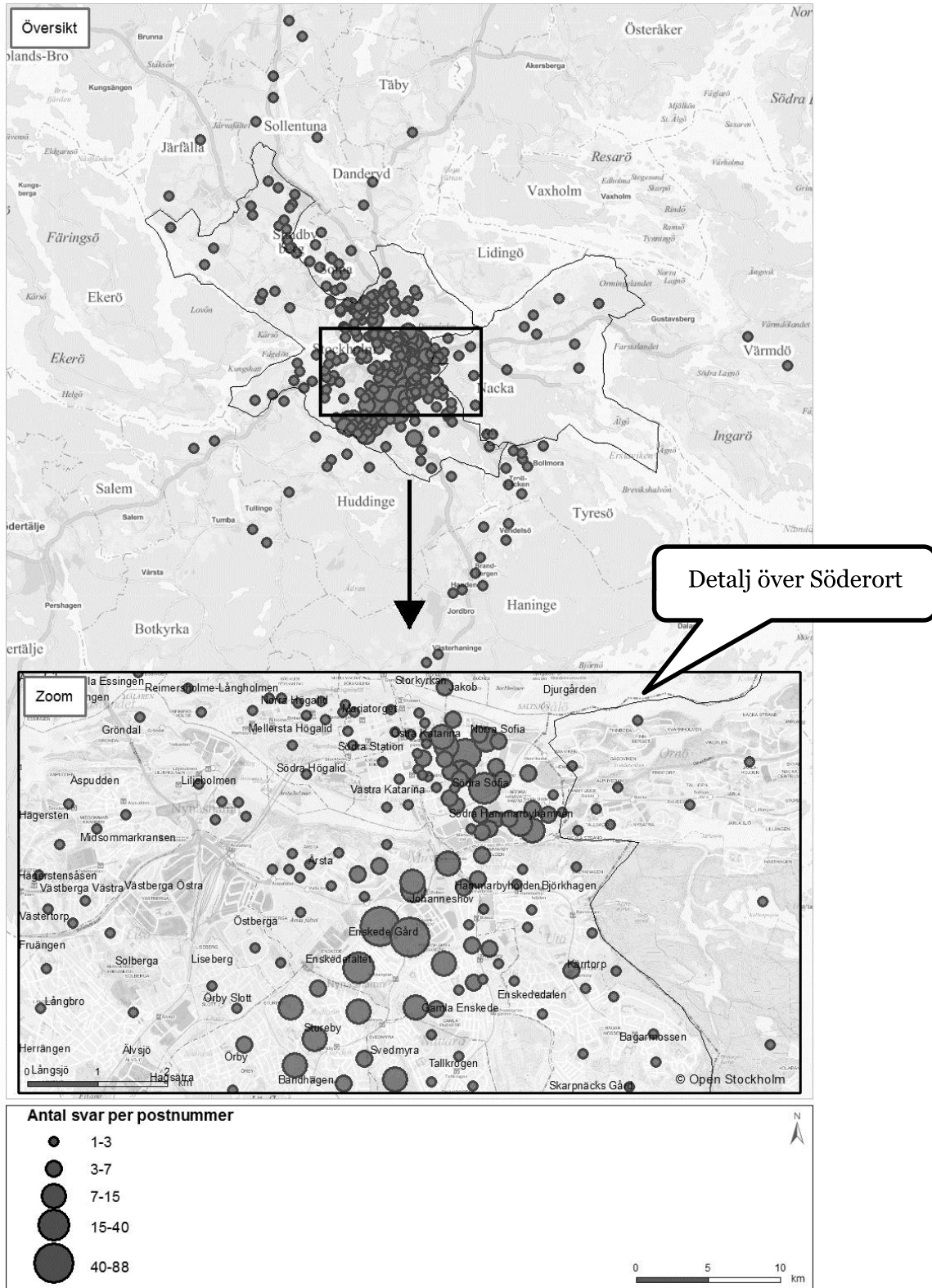
Figur 4.3 Könsfördelning av de som har svarat på enkäten.

Åldersspannet hos de som besvarat enkäten såg ut så här:



Figur 4.4 Andel personer som har svarat på enkäten fördelat på ålderskategorier.

Här bor de som har svarat på söderortsenkäten:



Figur 4.5 Karta över områdena där personerna som har besvarat enkäten bor.

Mellan 50-70 procent av svaranden på enkäten tyckte att följande faktorer var viktigast att tänka på vid planeringen av tunnelbanan:

- Att stationerna hamnar nära annan SL-trafik (kollektivtrafik)
- Stationernas placering i förhållande till viktiga målpunkter i närområdet såsom skolor, handel och service
- Att tunnelbanan kan gå ofta

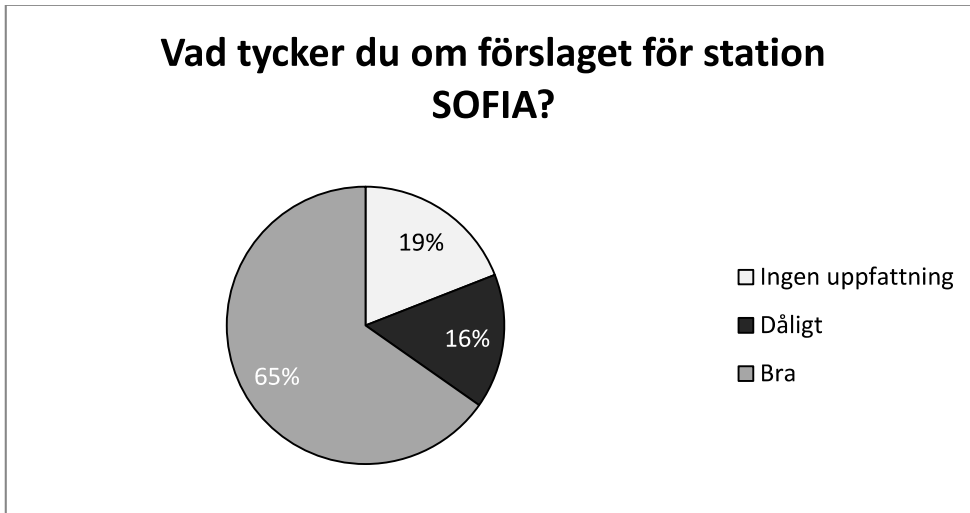
Detta återspeglas även nedan. Under öppna hus samlades tre ord in vardera från besökare. De tre orden skulle beskriva vad besökaren tyckte var viktigast att ha med sig i kommande planering av tunnelbanan. Dessa ord har lagts samman i så kallade Wordle, där de ord som flest personer har skrivit visas störst och de ord som fåtal har skrivit blir minst. De två översta är från respektive samråd, den nedersta är en sammanslagning av samtliga inkomna ord. Dessa rutur visar alltså vad personerna som har svarat tycker är viktigast vid planeringen av tunnelbanan.



Figur 4.6 ”Wordlarna” ovan visar de ord som medborgarna tycker är viktigast för planeringarna att tänka på under arbetet med den nya tunnelbanesträckningen till Nacka.

4.2 Vad tycker du om förslaget för station SOFIA?

4.2.1 Synpunkter



Figur 4.7 Uppfattning hos medborgarna om förslaget för station Sofia

Allmänheten har fått svara på vad de anser om station Sofia i två olika enkäter, en om Nackagrenen och en om Gullmarsplan/söderortsgrenen. Svaren är samstämmiga, förutom att vissa anser att Nackagrenen inte behövs eftersom området är redan försörjt med kollektivtrafik (bussar).

Vissa anser att uppgångarna inte borde ligga så nära Sofia kyrka på grund av risk för påverkan på kulturmiljövärdet. Dock framhåller andra, men färre, att det är en fördel med uppgång vid just Sofia kyrka samt Londonviadukten och Klippgatan.

4.2.2 Exempel på yttranden

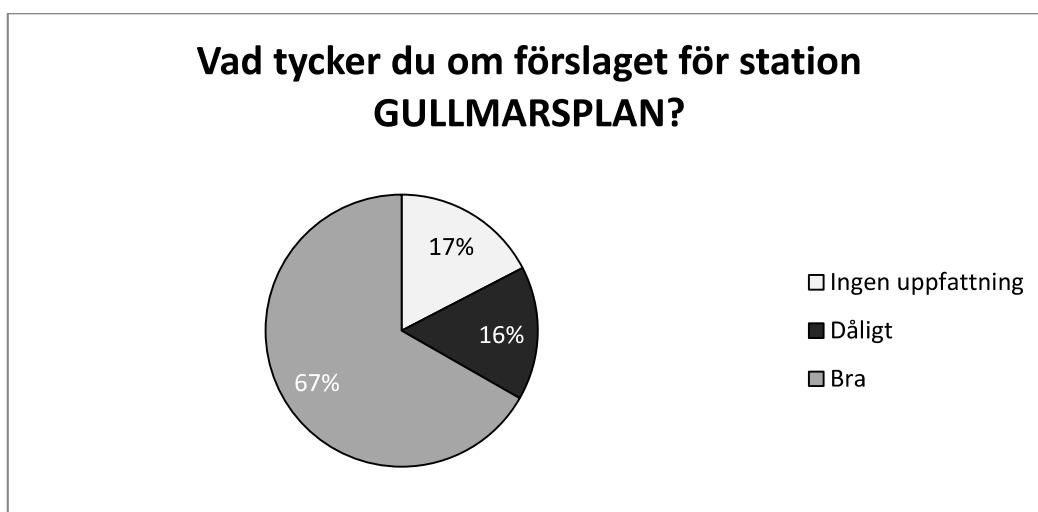
*“Ligger bra till på östra Söder.
Möjlighet till byte till bussar vid
Tjärhovsplan kan avlasta Slussen.”*

4.2.3 Bemötande

Station, spår och uppgångar är begränsade av andra underjordiska anläggningar i berget. Uppgångarnas placeringar är inte fixerade och kan komma justeras något i det kommande arbetet. Hänsyn kommer att tas till grönområden och kulturklassade områden och byggnader, både under bygg- och under driftskede.

4.3 Vad tycker du om förslaget för station GULLMARSPLAN?

4.3.1 Synpunkter



Figur 4.8 Uppfattning hos medborgarna om förslaget för station Gullmarsplan

Många är positiva till att Gullmarsplan blir ytterligare en tyngre knutpunkt med närhet till många målpunkter. Nästan lika många framhåller dock att de inte vill ha något byte vid Gullmarsplan för att komma till Södermalm. Det framförs även kritik mot den djupa stationen med hisslösning. En del framhåller tillgänglighetsproblematik i både hisslösning och byte mellan linjerna.

Vikten av god stationsutformning påtalas av många med fräscha stationer, trygga, bra anslutning mellan plattformarna, god kapacitet och enkla byten mellan olika trafikslag. En del framhåller även att norra uppgången bör placeras mer nordost, längre in i befintlig bebyggelse. Ytterligare en synpunkt var att förskjuta hela stationen söderut så att den södra ingången kan försörja Slakthusområdet och ersätta station Globen. Att använda Skärmarbrink som knutpunkt istället för Gullmarsplan har också föreslagits.

4.3.2 Exempel på yttranden

”Mycket bra. En ytterligare och sydlig knutpunkt mellan Blå och Gröna linjen samt den första mellan Blå linjen och Röda linjen har behövts länge.”

”För djupt, dåligt med hisslösning och för lång bytestid från Blå till Grön.”

4.3.3 Bemötande

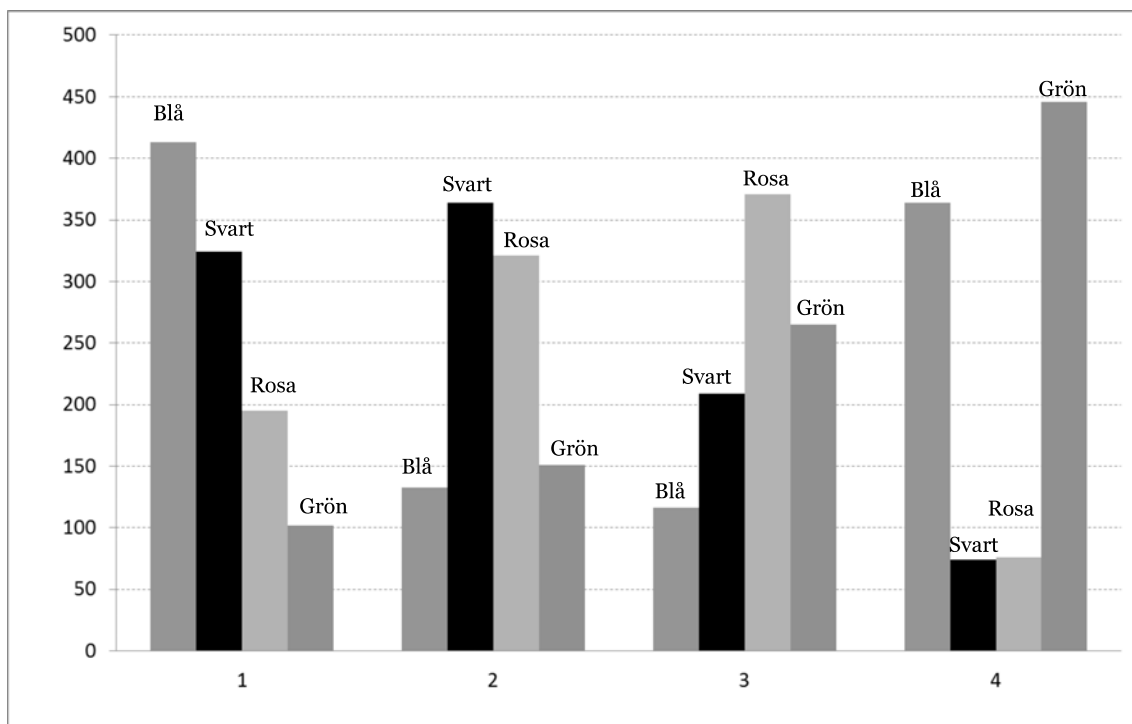
Vid val av stationslägen och uppgångar kommer tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga resenärer att beaktas som viktiga aspekter, vare sig de reser med eller utan barn, barnvagn, och rullstol med mera.

Det är omöjligt att göra så att ingen behöver byta och att alla får direkt tillgång till alla stationer.

4.4 Rangordning av alternativ för tunnelbanans sträckning mellan Gullmarsplan och Sockenplan

4.4.1 Synpunkter

Nedan redovisas hur de olika förslagen har rangordnats, det vill säga hur många av de som har svarat på enkäten som har satt respektive sträckningsalternativ som förstahandsval, andrahandsval, tredjehandsval och fjärdehandsval. Sammanställningen visar att de flesta har satt alternativ Blå som förstahandsval, följt av alternativ Svart. Dock har övervägande andel lagt alternativ Svart som antingen första- eller andrahandsval. De alternativ som kommer som fjärdehandsval är Blå och Grön. Således finns en stor spridning i åsikter om framför allt alternativ Blå.



Figur 4.9 Rangordning av alternativ för tunnelbanans sträckning mellan Gullmarsplan och Sockenplan.

De flesta som har valt alternativ Blå som förstahandsval har haft följande motiv: närhet till viktiga målpunkter, för att det bidrar till en miljö som känns trygg och för att stationsuppgångarna är lätta att nå. I fritextsvaren har det betonats att en station riskerar att inte ha kapacitet nog att ta hand om den utökade befolkning som kommer att finnas i området, inklusive vid evenemang. Närhet till befintlig bebyggelse, nya bostäder vid Årstastråket samt god tillgänglighet för barn, äldre, barnfamiljer i befintligt bostadsområde är också viktigt för många. Att alternativ Blå inte minskar antal stationer är också viktigt för många. Även att det är dyrt att dra en ny sträckning samt att det ska vara fokus på tillgänglighet för boende och inte till andra målpunkter framhålls.

De flesta som har valt alternativ Svart, Rosa och Grön som förstahandsval har främst framhållit närheten till viktiga målpunkter, positiv inverkan på handel och service samt att stationsuppgångarna upplevs som lätta att nå.

För alternativ Svart är det framför allt den raka linjesträckningen och färre stationer som framhålls som positivt både ur restidssynpunkt och ekonomiskt. Även närheten till arenaområdet, närhet till bostäder och att det ses som en bra kompromiss mellan Slakthusområdet och Enskede gård betonas. Stationsplaceringen ses som ett bra bidrag till utvecklingen av Slakthusområdet.

Även för alternativ Rosa är det främst närheten till arenaområdet men även Slakthusområdet i övrigt med dess bostäder och handel som har setts som positivt. Möjligheten till effektiv hantering av stora besöksflöden vid evenemang framhålls.

Även Alternativ Grön anses vara bra för att hantera besökare vid evenemang. Likaså att stationerna ligger längst från befintlig kollektivtrafik ses av vissa som positivt då ett större område försörjs med kollektivtrafik. Stationerna upplevs även kunna nås från både Slakthusområdet och från områden söder och öster om Enskedevägen.

4.4.2 Exempel på yttranden

Blå linje: "Bättre med stationer vid bostäder än vid shopping. Affärer stänger på natten och då blir det väldigt öde och läskigt."

Rosa linje: "Centralt, en bra jämvikt mellan de olika alternativen."

Grön linje: "Bra med en uppgång direkt till Tele2 Arena där det är mycket evenemang. Fixa helst rulltrappor direkt upp i arenan."

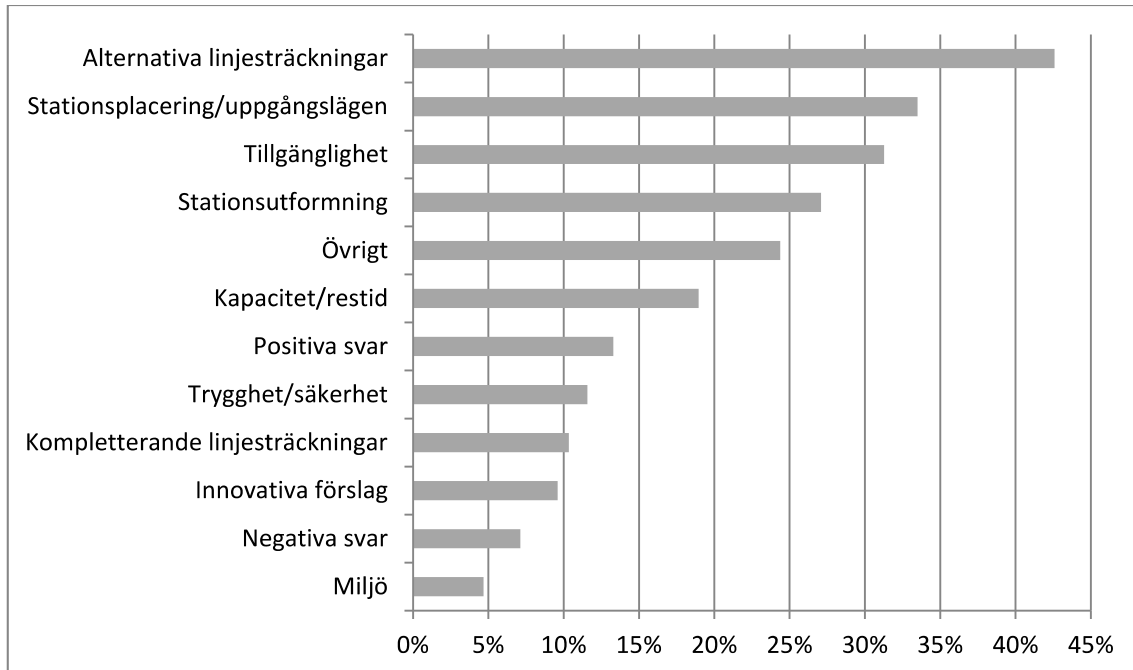
Svart linje: "Bra alternativ, inte långt till bostäder som har nära till dagens station Globen, men ändå nära tele2 och mitt i slakthusområdet."

4.4.3 Bemötande

Förvaltningen noterar tacksamt alla inkomna synpunkter och tar dem med sig dessa i det fortsatta arbetet.

4.5 Fritextsvar Gullmarsplan-söderortsgrenen

De fritextsvar som har inkommit, utöver kommentarerna till respektive station, har delats upp på de olika kategorierna för att kunna se fördelningen av åsikter samt göra en hanterlig sammanställning av vad som har uttryckts. Nedan redovisas dessa kategorier:



Figur 26. Enkätsvar på samrådet om Gullmarsplan-söderortsgrenen uppdelat på andel och kategorier

4.5.1 Alternativa linjesträckningar

Av de 173 svar som inkommit om alternativa linjesträckningar jämfört lokaliseringsutredningens förslag, uttrycker 66 personer att man inte vill att den befintliga Hagsätragrenen ska bli Blå linje så att resenärer behöver byta i Gullmarsplan för att komma in till Slussen och city. Det ses som en kraftig försämring jämfört med idag. Tjugotre personer skriver enbart att de inte vill byta vid Gullmarsplan. Trettiofyra personer undrar varför man inte utreder de andra gröna linjerna, utan bara verkar ha valt Hagsätragrenen utan anledning.

Ett knappt tiotal personer uttrycker att den nya Nackagrenen inte behöver kopplas ihop med Hagsätragrenen, det vill säga att den nya linjen slutar i Gullmarsplan istället för att förbinda den med Hagsätra. På så sätt blir påverkan på Hagsätragrenen mindre samtidigt som Nacka ändå får en tunnelbanelinje.

En handfull människor vill att tunnelbanesträckningen ska gå via Örby istället.

Det finns därutöver 37 individuella synpunkter, med olika förslag. Samtliga får inte plats att redovisas i den här rapporten men slutsatsen är att många tänker till och vill vara med och utveckla staden och dess kollektivtrafik.

Bemötande

Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling innebär att Blå linje ska byggas ut till Gullmarsplan och kopplas ihop med Hagsätragen. I lokaliseringsutredningen redovisas motiven till val av Hagsätragen.

4.5.2 Stationsplacering/uppgångslägen

Av de 136 kommentarer som handlar om uppgångslägen och stationsplaceringar så handlar ett 50-tal om att stationerna vid Enskede gård och Globen måste vara kvar. Ytterligare ett 20-tal föreslår att de ska vara kvar, men att man skapar uppgångar även mot Slakthusområdet.

Ett knappt tiotal anser att station Sockenplan också borde läggas under jord så att man får en uppgång lite närmare nuvarande station Enskede gård, till exempel genom en nordlig uppgång i plantskoleområdet samt behållande av en sydlig uppgång på nuvarande plats.

Ungefär tio personer har föreslagit att stationen vid Sofia ska flyttas till Nytorget där det är mer folkvimmel, man kan samtidigt behålla lugnet norr om Vitabergsparken och stationen hamnar längre ut från bostadskvarteren. Ungefär hälften så många tycker dock att det inte finns någon rimlighet i att ha en station vid Sofia alls.

Ett 15-tal anser att det borde ligga en station vid Skeppsholmen/Djurgården.

Det finns tveksamhet hos vissa gällande stationsuppgången vid Hammarby kanal. Både att det känns trångt och kan bli störande för de som bor där på södermalmsidan.

Bemötande

Förutsättningar, måluppfyllelse och konsekvenser avseende de olika sträckningsalternativen redovisas i lokaliseringsutredningen för sträckningen mellan Sofia och Sockenplan.

Station, spår och uppgångar vid station Sofia är begränsade av andra underjordiska anläggningar i berget. Uppgångarnas placeringar är inte fixerade och kan komma justeras något i det kommande arbetet.

Ett flertal olika linjesträckningar har undersökts i tidigare förstudie, bland annat via Djurgården. Alternativet via Djurgården avfördes då det innebar att resande från Nacka inte skulle få en direkt koppling till Södermalm utan behöva göra ett byte på Djurgården alternativt Kungsträdgården.

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare, i dialog med Stockholms stad/Nacka kommun. Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. Stationerna ska upplevas som säkra och trygga.

4.5.3 Tillgänglighet

Yttranden som rör tillgängligheten har varit många, 127 stycken. De allra flesta handlar om oron för att tillgängligheten till tunnelbanan kommer att bli sämre om stationerna vid Enskede gård och Globen ersätts av en station i Slakthusområdet. Befintliga boende i närheten av dessa stationer skulle enligt svaren få sämre tillgång till kollektivtrafik. Det betonas att kollektivtrafiken ska finnas i närheten av bostäder. Äldre framhålls som extra känsliga för längre avstånd till stationer.

Det framförs även att tillgängligheten till city, både Södermalm och runt centralstationen, skulle försämrats med alla alternativ utom alternativ Blå. Att man når färre innerstadsstationer med alla förslag utom alternativ Blå framhålls som negativt med de förslagen.

Ett tiotal av svaren handlar om att det är bra med tillgängligheten till flera alternativa stationer vid stora evenemang i arenaområdet. Där räknas Enskede gård och Globen in tillsammans med till exempel Blåsut och Gullmarsplan.

Bemötande

Vid val av stationslägen och uppgångar kommer tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga resenärer att beaktas som viktiga aspekter, vare sig de reser med eller utan barn, barnvagn, rullstol med mera.

En sammankoppling av Blå linje med Hagsätragrenen innebär restidsvinster för vissa resenärer och restidsförsämringar för andra. De som bor utmed Hagsätragrenen idag och har målpunkt på västra Södermalm kommer att få något längre restider. De som istället har målpunkt i centrala Stockholm kommer att få kortare restider. Turtätheten på linjen kommer att kunna öka.

4.5.4 Stationsutformning

Fler än hundra personer har tyckt till om stationsutformningen. Trettio av dessa framhäver att det är viktigt med snabba och effektiva byten, därför måste stationerna vara utformade för att smidigt kunna byta till övriga tunnelbanelinjer och till buss.

Ytterligare 20 personer har önskat trygga stationsmiljöer (inga mörka obehagliga gångvägar, det ska vara säkert och funktionellt). Stationerna ska vara ljusa, harmoniska, vackra och inbjudande för att skapa en känsla av trygghet.

Femton personer har skrivit att de vägrar att byta vid en station där de måste åka hiss upp/ner 70-90 meter. Helst ska trappor finnas också så att det alltid finns en väg ut om det skulle hända en katastrof. Stationerna måste dessutom utformas för funktionshindrade och äldre.

Det ska vara bra flöden och stationerna ska utformas med konst, utsmyckning, gestaltning och vacker arkitektur. Inga reklamskyltar önskas.

Bemötande

Brandsäkerhet, risk, tillgänglighet, trygghet och beteendemönster vid hisslösningar har studerats och bedömts i tidigare underlagsutredningar. Dessa mycket viktiga ämnesområden kommer att ha stor tyngd i det fortsatta arbetet.

4.5.5 Kapacitet/restid

Av de 77 personerna som har kommenterat tunnelbanans kapacitet/restid i söderort tycker 30 personer inte om att restiden kommer att bli längre för Hagsätragrenen i och med den nya sträckningen. Det gäller framför allt personer som ska till Slussen och Medborgarplatsen. Tjugoen personer påpekar att de kommer att få längre restid om stationerna Globen och Enskede gård försvinner. Tjugo personer skriver om att vare sig dagens Hagsätragren eller station Gullmarsplan har kapacitet nog för andelen resenärer, det måste förbättras.

Sex personer skriver om tunnelbanans kapacitet vid evenemang och att det är viktigt att detta tas i beaktande.

Bemötande

Det har inför "Förstudie Tunnelbanan till Nacka 2014" gjorts restidsanalyser där till exempel väntetid viktats dubbelt gentemot åktid, detta för att det upplevs som mer störande att vänta än att åka. I restidsanalysen har även gångtid, bytestid och antal byten ingått. Dessa aspekter är medräknade när bedömningen har gjorts om mest samhällsekonomiska linjesträckning.

En sammankoppling av Blå linje med Hagsätragrenen innebär restidsvinster för vissa resenärer och restidsförsämringar för andra. De som bor utmed Hagsätragrenen idag och har målpunkt på västra Södermalm kommer att få något längre restider. De som istället har målpunkt i centrala Stockholm kommer att få kortare restider. Turtätheten på linjen kommer att kunna öka.

4.5.6 Positiva svar

Ett femtiotal inkomna svar har kategoriserats som positiva. Ungefär hälften av dessa handlar om att man ser det som mycket positivt att man bygger ut tunnelbanan, något man har väntat länge på. Många anser även att förslagen är bra. Kapacitetshöjningen ses som en stor vinst. Att Hagsätragrenen blir Blå linje framhålls som positivt just för att förbättra kapaciteten och att det skulle förenkla för många resenärer. Att det byggs stationer med bytesmöjligheter, bland annat i Sofia, ses som positivt.

"Jättebra om det innebär tätare trafik även på linje 17! Bra med omstigningspunkt till flera alternativ vid Gullmarsplan."

"Jag tycker att det är en bra idé och tycker att ni ska jobba på detta, för att det skulle vara mycket lättare att åka till Sickla med direkt tåg än att åka till Slussen o byta buss osv. Jag tycker om detta förslag!!!"

Bemötande

Förvaltningen noterar tacksamt alla positiva synpunkter och tar dem med sig i det fortsatta arbetet.

4.5.7 Negativa svar

Det har inkommit 29 svar som har kategoriserats som negativa. Dessa handlar om att man är kritisk till de föreslagna planerna, främst förslaget om ny station i Slakthusområdet. Även att bygga om tunnelbanan framstår som onödigt och kostsamt, bland annat med tanke på att Hagsätragrenen nyligen rustades upp. Några betonar att handelsintressen inte ska få styra utvecklingen av tunnelbanan, så som etableringen av Ikea.

Flera personer uttrycker att de inte är nöjda för att de anser att deras åsikter inte kommer att räknas, det vill säga att planerna redan är satta och att man inte upplever att man kan tycka till om huruvida Hagsätralinjen ska vara Grön linje eller Blå linje.

"Låtsasdemokrati att komma med denna enkät nu. Projekteringen är redan igång. Att behålla Gröna linjen som idag finns inte som alternativ."

"Varför ska man försämra en fungerande tunnelbanelinje i stället för att utöka med fler stationer. Dessutom har Gröna linjen rustats upp nyligen. Det är slöseri med pengar. Tänk på miljön också."

Bemötande

Stockholmsöverenskommelsen innebär att det är avtalat att tunnelbanan ska byggas ut, hur den ska finansieras och vilken huvudsaklig sträckning den kommer att ha. Hur tunnelbanans stationer, uppgångar, arbetstunnlar med mera ska utformas är inte bestämt och går därför att påverka med hjälp av yttranden i samråd.

Det har inför förstudien gjorts restidsanalyser där till exempel väntetid viktats dubbelt gentemot åktid, detta för att det upplevs som mer störande att vänta än att åka. I restidsanalysen har även gångtid, bytestid och antal byten ingått. Dessa aspekter är medräknade när bedömningen har gjorts om mest samhällsekonomiska linjesträckning.

4.5.8 Trygghet/säkerhet

Av de 47 personer som har kommenterat trygghet och/eller säkerhet tycker 20 personer att trygghet för kvinnor, barn, äldre och funktionshindrade blir sämre med den nya linjen.

Ytterligare tio personer tar upp att om Enskede gård/Globen försvinner innebär detta resvägar genom mycket trafikerade vägar och mörka gränder (främst för kvinnor och barn).

Några personer ifrågasätter hur säkerheten kommer vara på de djupa stationerna och om det kommer att finnas stationsvakter och/eller mer personal på plattformar och på tågen.

Bemötande

Brandsäkerhet, risk, tillgänglighet, trygghet och beteendemönster vid hisslösningar har studerats och bedömts i tidigare underlagsutredningar. Dessa mycket viktiga ämnesområden kommer att ha stor tyngd i det fortsatta arbetet.

Utformningen av Slakthusområdet hanteras av Stockholms stad.

4.5.9 Kompletterande linjesträckningar

Av de 42 personer som har önskat kompletteringar i linjesträckningen föreslår 28 att den nya linjen kopplas till Älvsjö. Åtta personer vill se kopplingar till Tyresö. Andra förslag är också Älta, Rågsved-Huddinge-Flemingsberg, Täby och Årsta.

Bemötande

Förvaltningen noterar tacksamt alla inkomna förslag. Det finns många intressanta förslag på utbyggnader av tunnelbanenätet. Ytterligare utbyggnad av tunnelbanan med statligt stöd utöver vad som redan beslutats hanteras utanför det uppdrag som landstinget har fått genom Stockholmsförhandlingen.

Trafikförvaltningen studerar möjligheten att bygga en spårväg (Spårväg Syd) mellan Flemingsberg och Älvsjö i södra Stockholm. Spårvägen är tänkt att passera knutpunkter som Masmo, Kungens kurva, Skärholmen och Fruängen.

4.5.10 Innovationsförslag

Bland de 39 innovationsförslag som kom fram önskade 15 personer förbättringar kring Blåsut. Det handlar bland annat om att det borde vara lättare att ta sig till och från Blåsut eller att man kan bygga en bro över. Förslagen ryms inte alltid i lokaliseringsutredningen men här redovisas ändå ett urval:

”Behåll nuvarande station Globen för vändning av extratåg på Grön linje norrut. Med så många arenor på samma plats uppstår det ofta kapacitetsproblem. Man kan även överväga att använda nuvarande tunnelbanans banvall för att ge Tvärbanan ytterligare ett spår för evenemangståg vid Globen. Det är även av redundansskäl bra att bibehålla spårförbindelse från Grön till Blå linje. Det ger möjlighet till trafikomläggningar vid problem och arbeten, körning av extratåg, merutnyttjande av vagndepån i Högdalen etc.”

”Ja! Stationen Gullmarsplan riskerar ju pga geologin och den valda sträckningen att bli väldigt djup, vilket ju har lyft frågan om att ev. utforma även den med enbart hissar. Dessa förutsätts i så fall förstås bli snabba och ha hög kapacitet. Jag känner dock oro över denna lösning vid en station med så stor belastning. Det är ju både frågan om många byten mellan linjerna och stora målpunkter i närområdet (Tele 2,

Globen etc.) som generera stora strömmar under kort tid. Och hur blir det när en av linjerna får stopp och hela tåg skall byta till den andra? Om det skall gå att lösa med rulltrappor är det såklart av vikt att få upp plattformen så mycket som möjligt. Jag har för mig att det i förstudien förutsattes att Gullmarsgrenen skulle passeras under Nackagrenen i förgreningen. Jag ser också att spåren föreslås gå kortast möjliga väg från Sofia till Gullmarsplan. Båda dessa val (om det nu blir så) borde göra det svårare att få upp perrongen till rimliga nivåer. Skulle det inte vara möjligt att göra förgreningen tvärtom och dra spåren en något längre väg? Det var det jag undrade. Tack för mig och lycka till med det fortsatta arbetet!”

”I Stationen Hammarby kanal bör det ingå en gångtunnel eller annan möjlighet att utan SL-biljett till fots ta sig mellan Södermalm och Hammarby sjöstad. Positivt för att ytterligare koppla ihop innerstan med närförorten och bör väl inte kosta så mycket extra i relation till resten av projektet.”

”Man bör samtidigt se över möjligheten att bygga om Gullmarsplan till en plats som binder samman Globenområdet/Slakthuset med Skanstull genom gångstråk/cykelvägar/parker.”

”Täck upp med små bussar i skytteltrafik om ni nu nödvändigtvis måste lägga ner t-banestationer!”

”Däcka över Hagsätralinjen och bygg hus och dagis mm ovanpå.”

”Vore bra om man planerar för att i framtiden även lägga T-Sockenplan under marken och frigöra yta och ta bort barriärer. Ypperligt ställe att lägga stor cykelparkering där det finns så stora villahusområden.”

Bemötande

Förvaltningen noterar tacksamt alla inkomna förslag. Det finns många intressanta förslag på utbyggnader av tunnelbanenätet. Ytterligare utbyggnad av tunnelbanan med statligt stöd utöver vad som redan beslutats hanteras utanför det uppdrag som landstinget fått genom Stockholmsförhandlingen.

4.5.11 Miljö

Nitton personer har gjort kommentarer kopplade till miljö. Kommentarererna gäller framför allt kulturmiljön där det gäller att bevara befintliga vackra miljöer. Det är viktigt att skydda grönområden och parker, i synnerhet de områden på östra Södermalm som berörs, Stig Claessons Park och Vitabergsparken. Avstånd till nya tunnelbanestationer från dessa områden är önskvärt.

Det är också önskvärt att inte förstöra miljön, det vill säga att inte bygga nya stationer och tunnelbanelinjer. Det handlar om omtanke för framtida generationer.

Bemötande

Den direkta och synliga påverkan av tunnelbanans utbyggnad kommer att vara de uppgångar som placeras i marknivå. Resten av tunnelbaneutbyggnaden sker under jord, det vill säga inga spårdragningar i marknivå som skär igenom områden med höga

natur- och kulturvärden eller förhindrar djurs rörelsemönster. Uppgångarna kommer att placeras i redan exploaterad urban miljö. Hänsyn kommer att tas till grönområden och kulturklassade områden och byggnader, både under bygg- och under driftskede.

4.5.12 Övrigt

En femtedel av de 99 som har svarat på enkäten i kategorin Övrigt har svarat att de inte vill att Ikea ska ha för stor makt när det kommer till linjedragningen, alternativt att Ikea inte ska finnas i söderort.

Femton personer har svarat att de vill att de som bor och arbetar i området är de som ska få vara med och bestämma utformningen, inte tillfälliga sportevenemang, konserter med mera. *"Låt folk vara med och påverka!"*.

Tolv personer uppmanar till att inte slösa med skattemedel och/eller att man ska lägga pengarna på att bygga ny tunnelbana, inte på att ta bort befintlig.

Tio personer menar att stationerna vid Globen och Enskede gård nyligen har renoverats och att det därför är onödigt att ta bort dem.

Tre personer vill att det ska byggas bostäder där tunnelbanespåren går idag och vid nedgrävda stationer. Ytterligare tre personer vill att man minskar störningar och bevakar fastigheterna och det buller som uppstår under byggskedet som kommer pågå under många år (exempelvis bullertester, bullerplank).

Bemötande

Förutsättningar, måluppfyllelse och konsekvenser avseende de olika sträckningsalternativen redovisas i lokaliseringsutredningen för sträckningen mellan Sofia och Sockenplan. Detta gäller bland annat optimering av hur många boende som har tillgång till tunnelbanan samt hur nära de har.

Det är ännu inte beslutat hur ytan, där den nuvarande tunnelbanesträckningen Gullmarsplan-Sockenplan går, kommer att användas. Denna fråga hanteras inte av landstinget. Stockholms stad har ansvaret för planering av markanvändning.

Det har kommit in många olika synpunkter och förslag, vilket visar på ett stort engagemang. Det har inte varit möjligt att bemöta varje enskild synpunkt, men förvaltningen har tagit del av samtliga synpunkter som kommit in och kommer att ta dem med sig i det fortsatta arbetet.

5 Inkomna yttranden från privatpersoner

Följande diarietförda åsikter har inkommit i fritextsvar från privatpersoner via e-post och brev.

5.1.1 Hagsätragrenen

Flera svarande har ställt frågor gällande valet av Hagsätragrenen, dess kapacitet och utbyggnadsplaner längs med linjen:

- Varför har bara linje 19 utretts?
- Vad är motiven till att inte linje 17 och 18 är valda?
- Hur ser turtätheten ut på Hagsätralinjen före och efter ombyggnationen?
- Hur ser resandeunderlaget ut på linjen och stationerna före och efter ombyggnationen?
- Hur ser utbyggnadsplanerna längs med Hagsätralinjen ut?
- Hur långt blir bytet vid Gullmarsplan?
- Vilka trafikvolymerna från den så kallade Nacka-linjen kommer att öka på nuvarande Hagsätralinjens trafikvolymerna?

Flera framhåller även vikten av att bevara befintliga stationer utifrån tillgänglighet, attraktivitet för dagens resenärer och värdefull kulturmiljö.

Hantering av depå uppmärksammas som ett problem som upplevs vara både kostsamt och platskrävande om Grön linje blir Blå linje.

Sammantaget vill flertalet av de som yttrat sig om Hagsätragrenen att befintlig linje bevaras. Närheten till Södermalm (inklusive Södersjukhuset) framhålls som mycket viktig medan nya bytespunkter framhålls som försvårande. En del meddelar att de kommer att använda bilen i större utsträckning om den befintliga sträckningen ändras.

Det finns även några som föreslår att befintlig Grön linje kan vara kvar samtidigt som utbyggnaden Gullmarsplan-Slakterhusområdet-Sockenplan görs. På så sätt kan vartannat tåg gå på sträckorna, och medborgarna kan själva välja om de vill till Söder eller Kungsträdgården-T-centralen.

Några enstaka personer skriver att det är viktigt att skydda de boende från buller och annan miljöpåverkan under både byggtid och när tunnelbanan sedan är i drift.

Bemötande

Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling innebär att Blå linje ska byggas ut till Gullmarsplan och kopplas ihop med Hagsätragrenen. Motiv för val av Hagsätragrenen redovisas i lokaliseringsutredningen. En sammankoppling av Blå linje med Hagsätragrenen innebär restidsvinster för vissa resenärer och restidsförsämringar för andra.

Turtätheten på Hagsätragrenen är idag ungefär ett tåg var sjätte minut under högtrafik. Efter ombyggnation finns möjlighet att köra ett tåg var fjärde minut.

Inom det fortsatta arbetet kommer resandeflöden att utredas.

Ett enkelt och smidigt byte vid Gullmarsplan kommer att eftersträvas. Exakt tid som det kommer att ta att byta mellan Grön och Blå tunnelbanelinje vid Gullmarsplan kommer att klargöras först när stationens detaljutformning är fastställd i det fortsatta arbetet.

I det fortsatta arbetet kommer mer detaljerade analyser av trafikflödena att ske.

De som bor utmed Hagsätragrenen idag och har målpunkt på västra Söder kommer att få något längre restider men de som istället har målpunkt i centrala Stockholm kommer att få kortare restider. Turtätheten kommer att kunna bli högre.

Hänsyn kommer att tas till grönområden, boende och kulturklassade områden och byggnader, både under bygg- och under driftskede.

5.1.2 Gullmarsplan

Bytet vid Gullmarsplan uppfattas av många som lämnat synpunkter som besvärligt och tidsödande. Även den djupa stationen med hisslösning framhålls som otrygg och oattraktiv. Det sägs finnas en risk för minskad attraktivitet för kollektivt resande och därmed ökad bilanvändning. Det har inkommit förslag på både trappor och rulltrappor som alternativ ifall stationen behöver utrymmas.

Bemötande

Vid val av stationslägen och uppgångar kommer tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga resenärer att beaktas som viktiga aspekter vare sig resandet sker med eller utan barn, barnvagn, rullstol med mera.

Brandsäkerhet, risk, tillgänglighet, trygghet och beteendemönster vid hisslösningar har studerats och bedömts i tidigare underlagsutredningar. Bedömningen har gjorts att det går att bygga en station med samma säkerhetskrav som övriga stationer, men med andra lösningar. Dessa mycket viktiga ämnesområden kommer att ha stor tyngd i det fortsatta arbetet.

5.1.3 Slakthusområdet (inklusive Globen och Enskede gård)

Många boende har yttrat sig om att de vill behålla station Globen och framför allt station Enskede gård. Motiven handlar bland annat om att många har bosatt sig i området för att det är nära till tunnelbanestationen, att det blir svårt för äldre och barnfamiljer att ta sig till en station längre bort, att det finns flera skolor och många skolbarn i området samt att Årstafältet ska byggas ut med många boende. Vissa personer är mycket kritiska till alla förändringar medan andra meddelar att om

alternativ Blå inte är möjligt så kan alternativ Svart vara acceptabelt istället. Två personer skriver att alternativ Rosa är det bästa.

Det finns några förslag på till exempel rulltrappor och gångtunnlar mellan Enskede gård och Slakthusområdet ifall station Enskede gård läggs ner. Även en busslinje ”som kompensation” mellan Sockenplan och Gullmarsplan föreslås.

De finansiella kostnaderna och nyttorna med att lägga ner/gräva ner två nyligen renoverade tunnelbanestationer ifrågasätts. Flertalet personer frågar om det är Ikea som står bakom planerna på ny sträckning. Rent generellt är de som skriver om Enskede gård emot en etablering av Ikea om det innebär att deras tunnelbanestation dras in. Många framhäver att det är viktigt att inte kommersiella aktörer ska få avgöra var medborgarnas tunnelbaneuppgångar placeras. Besökare på arenorna är inte i behov av en tunnelbanestation i direkt närhet utan de kan oftast promenera några hundra meter för att komma till en tunnelbanestation.

En del medborgare vill ha mer information om vilka fakta som stödjer en eventuell nedläggning av Enskede gård, till exempel om det finns information om antal resor, trafikmängder och antal planerade bostäder i och omkring Slakthusområdet. Även mer dialog mellan medborgare och förvaltningen för utbyggd tunnelbana efterfrågas i vissa fall.

En person frågar var alternativ 6c tog vägen (en sträckning mitt emellan alternativen Blå och Svart) som ska vara den närmsta sträckningen över Slakthusområdet.

Bemötande

Vid val av stationslägen och uppgångar kommer tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga resenärer att beaktas som viktiga aspekter, vare sig resan sker med eller utan barn, barnvagn, rullstol med mera. I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationernas utformning att preciseras ytterligare. I det arbetet ingår också att utreda tillgängligheten till och från varje station. Förvaltningen tar med sig förslaget om rulltrappor och gångtunnlar som ett sätt att förbättra tillgängligheten till Enskede gård.

Vid den nödvändiga renoveringen av tunnelbanestationerna vid Globen och Enskede gård hade inga beslut tagits om utbyggnad av tunnelbanan. Den nya tunnelbanelinjen kommer att börja trafikeras först år 2025 och fram till dess behövs de renoverade stationerna.

En översyn behöver göras av behovet av kompletterande kollektivtrafikförsörjning i området. Trafikförvaltningen har i sitt yttrande kommit med förslag på ett antal buss- och spårlinjer som skulle kunna komplettera tunnelbaneutbyggnaden. Vilka linjer som kommer att behövas behöver utredas vidare av Trafikförvaltningen.

Beslutet om vilken linjesträckning som väljs tas inte av någon enskild aktör utan fattas utifrån resultatet av lokaliseringsutredningen där allmänhetens och myndigheters synpunkter ingår som en del.

I den lokaliseringsutredning för sträckan Sofia-Gullmarsplan/söderort som tagits fram under år 2014 och 2015 redovisas de olika sträckningsalternativen och konsekvenser av dessa avseende till exempel resande och restidvinster. Tillgängligheten till olika stationer redovisas också i form av hur många boende och arbetsplatser som finns inom 500 respektive 900 meter från plattformarna.

Förvaltningen för utbyggd tunnelbana kommer även fortsättningsvis att kalla till samråd om utbyggnaden.

Alternativ 6c från idéstudien redovisar ett sträckningsalternativ som ligger mellan alternativen Blå och Svart. De stationsuppgångar som är kopplade till detta alternativ ligger utanför de lokaliseringar som Stockholms stad har prioriterat. Alternativet bedöms inte heller uppfylla projektmålen.

5.1.4 Sofia

Det har kommit in många åsikter som berör lokaliseringen av uppgångar vid Sofia. Att ha en uppgång vid Borgmästargatan/Skånegatan framhålls av många som direkt olämpligt på grund av den fina kulturhistoriska och lugna miljön. Vitabergsparken bör också värnas mot ytterligare slitage. Istället föreslås en uppgång vid Bondegatan och Borgmästargatan. Även korsningen Renstiernas gata och Folkungagatan eller Skånegatan samt Tjärhovsplan framhålls av många som lämplig plats för en uppgång. Någon vill dock värna om Renstiernas gata. Södra uppgången föreslås även förläggas vid Sofia vid Malongenparken (Renstiernas gata-Gotlandsgatan) eller vid Skånegatan väster om Renstiernas gata. Även att förlägga stationen i skyddsrummen under Vita bergen har föreslagits. Slänten mot Stora Blecktornsparken utan att inkräkta i parken har föreslagits liksom i slänten väster om Katarina Bangata ungefär i höjd med där hållplatsen för buss 76 idag är placerad.

Den djupa stationen med enbart hisslösning oroar och frågor har ställts kring hur säkerheten kan garanteras, vad som händer vid evakueringsbehov och att hissarna kommer att upplevas som otrygga. Någon har även tyckt att det är bra med stora och snabba hissar istället för långa rulltrappor. Frågor har ställts kring just hisslösningen avseende antal hissar, hur fort de går, hur lång väntetiden blir och hur många som ryms i varje hiss.

Vissa vill ha uppgång längre österut på Södermalm för att få större upptagningsområde samt att stationen där inte blir lika djup. Ytterligare andra vill inte ha försörjning av tunnelbana eftersom området är så välförsörjt med bussar.

Bemötande

Det stora djupet ner till station Sofia beror till största delen på att tunneln ska kunna gå under Saltsjön och lutningen får inte vara för brant för tunnelbanetågen. Station, spår och uppgångar är också begränsade av andra underjordiska anläggningar i berget. Uppgångarnas placeringar är inte fixerade och kan komma justeras i det kommande arbetet.

Brandsäkerhet, risk, tillgänglighet, trygghet och beteendemönster vid hisslösningar har studerats och bedömts i tidigare underlagsutredningar. Bedömningen har gjorts att det går att bygga en station som Sofia med samma säkerhetskrav som övriga stationer, men med andra lösningar. Dessa mycket viktiga ämnesområden kommer att ha stor tyngd i det fortsatta arbetet.

Hänsyn kommer att tas till grönområden och kulturklassade områden och byggnader, både under bygg- och under driftskede.

Förvaltningen kommer utreda vilken hisslösning som passar station Sofia bäst. Det finns idag ingen detaljplanering för hissarna utan det kommer att avgöras i kommande utredningar.

5.1.5 Hammarby kanal

Det har kommit in flera förslag på placering av uppgångarna, främst på Södermalmssidan. Många framhåller Vintertullstorget som lämplig plats då den redan idag är en offentlig mötesplats med anslutning till många busslinjer. Även närheten av Sickla kaj och Ljusterögatan nämns. Anna Lindhs park bör bevaras och det uppmärksammas att det vid föreslagen lokalisering är trångt och många bostäder med uteplats. Den lokaliseringen är, enligt svaranden, inte lämplig för en uppgång.

En uppgång får enligt yttrande inte ligga för nära vattnet på Södra Kajen.

Vissa har även önskat en uppgång vid Henriksdalshamnen då detta område upplevs ha dålig kollektivtrafikförsörjning. En person har även föreslagit ytterligare ett stationsläge mellan Hammarby kanal och Sickla.

En uppgång vid Lumaparken har av några framhållits som en bra plats för en uppgång. Lumaparken bör dock enligt synpunkt inte störas av en eventuell uppgång, den har högt värde för närboende.

Det har kommit in många önskemål om en gång- och cykelförbindelse under Hammarby kanal i samband med utbyggnad av tunnelbanan. Förbindelsen föreslås nästan alltid vara gratis att passera. Det har även föreslagits olika lösningar för tillgängligheten, utformningen och biljettlösning.

Förslag har inkommit på att ha tre spår under strömmen så att det går att ha en reservlina vid haverier eller olyckshändelser samt att det finns möjlighet att köra 2/1 i rusningstid till/från Kungsträdgården.

En person har skrivit om att ha Hammarby kanal som förgreningsstation istället för Sofia, som med sitt djup vore olämplig.

Ett förslag på hur arbetstunneln kan placeras har inkommit.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare, i dialog med Stockholms stad/Nacka kommun. Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. Stationerna ska upplevas som säkra och trygga.

Station Hammarby kanal ligger på cirka 45-50 m djupt. Om cykeltunneln skulle placeras intill stationen kan den bara nås via mycket långa ramper eller hiss. En kombination av tunnelbanestation och cykeltunnel bedöms inte vara genomförbar. Däremot kommer man, med till exempel SL:s månadskort kunna gå ner i ena stationsuppgången och gå via plattformen för att komma upp på andra sidan kanalen. En gen och snabb lösning för cyklister bör lösas på annat sätt.

5.1.6 Nackagrenen

Vikten av att skapa bra bytesmöjligheter, bland annat till Saltsjöbanan, har lyfts. Flera betonar även vikten av en uppgång mot Sickla köp kvarter. Förslag har även inkommit att Saltsjöbanan kan sluta vid Sickla som kan bli ny bytespunkt. Även Alphyttan nämns som viktig att ha en uppgång mot.

Tunnelbana vid Finntorps C efterfrågas, eventuellt i anslutning till station Järila.

Ett fåtal personer önskar ett stationsläge på Skeppsholmen/Djurgården också.

Önskemål om infartsparkering vid Nacka C har inkommit.

En person skriver att dragningen ut mot Nacka är bra men att den, istället för att kopplas ihop med Hagsätragrenen, kan kopplas ihop med Gul linje mot Arenastaden. Det upplevs bli tydligare för alla på så sätt.

Bemötande

Ett flertal olika linjestreckningar har undersökts i tidigare idéstudie, bland annat via Djurgården. Alternativet via Djurgården avfördes då det innebar att resande från Nacka inte skulle få en direkt koppling till Södermalm utan behöva göra ett byte på Djurgården alternativt Kungsträdgården.

Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. Stationerna ska upplevas som säkra och trygga.

5.1.7 Generellt

Det har inkommit generella synpunkter som berör samtliga sträckningsalternativ, stationer och uppgångar.

Utformningen av stationerna har uppmärksammats, så som vikten av tillgänglighet för alla. Flera har även påtalat att det bör vara enkla och snabba byten. Konst i tunnelbananses av vissa som mycket värdefull och av andra som oviktig och kostsam. Vikten av att släppa in dagsljus har framkommit, liksom att minimera gångtiden under jord.

Någon föreslog att förlägga uppgångar i kommersiella byggnader istället för i bostadshus.

Lokalisering av spärrar har föreslagits finnas så nära tågen/plattformarna som det går, så att övrig infrastruktur är öppen och fri att använda. Dock har det även framhållits att spärrlinjen bör ligga i markplan för personalens arbetsklimat.

Bemötande

I lokaliseringsutredningen redovisas kostnaderna för alternativen Blå, Svart, Rosa och Grön.

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare, i dialog med Stockholms stad/Nacka

kommun. Utformning i form av ljusinsläpp och konstutsmyckning är viktiga parametrar som bearbetas mer under kommande arbete.

Vid val av stationslägen och uppgångar kommer tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga resenärer att beaktas som viktiga aspekter, vare sig resorna sker med eller utan barn, barnvagn, rullstol med mera.

5.1.8 Övriga åsikter

Utöver det som utreds i lokaliseringsutredningen har ett flertal förslag inkommit som handlar om andra kollektivtrafiklösningar. Dessa förslag inryms inte alltid i projektet med lokaliseringsutredningen men presenteras nedan för att finnas med i fortsatta arbetet och för att synliggöras.

Vändspår vid Sofia efter stationen mot Hammarby kanal behövs. Dubbelspårig transporttunnel väster om Sickla mot Gullmarsplan bör finnas på grund av vagntransporter till och från Högdalshallen. Vändmöjlighet bör även finnas vid Gullmarsplan.

Station Sofia skulle kunna bli en gren av Saltsjöbanan.

Tågbanan förordas istället för tunnelbanan. Möjligheten att anlägga en stadsbana från Slakthusområdet till Globen och behålla befintlig sträckning lyfts fram.

Exploateringen av ny bebyggelse i Nacka borde bromsas och utbyggnad av tunnelbanan likaså. Detta för att bevara värdet och upplevelsen av Nacka som kan försvinna vid en exploatering.

Förlängning av plattformar (till 180 meter långa tåg) behövs om Grön linje blir Blå, detta måste utredas. I samband med det föreslås att Sockenplan och Svedmyra ersätts med en ny station med rätt plattformslängd.

Tunnelbanan bör dras via Slussen då det är en sådan viktig bytespunkt.

Trafikvolymerna från Nacka, Hammarby sjöstad och Slakthusområdet borde bilda en helt ny "lila"-linje in till staden.

Tunnelbanan borde byggas ut till Älvsjö. Det finns olika sätt att göra det på, till exempel via Årsta.

Tunnelbanan borde byggas ut till Orminge.

Tunnelbanan borde byggas ut till Älta.

Tunnelbanan borde byggas ut till områden där det bor mycket folk, till exempel Täby C och Norra Djurgårdsstaden.

Överdäckning över Nynäsvägen skulle knyta ihop Slakthusområdet med Blåsut och Hammarbyhöjden.

Färjetrafiken måste bevaras enligt några. Dock tycker andra att den skulle kunna ersättas av en ny tunnelbana, framför allt om gång- och cykelförbindelse skapas.

Det har inkommit frågor gällande detaljlösning vid Sockenplan för att kunna bedöma hur befintlig närliggande bebyggelse påverkas av anslutningen mellan tunnelspår och

markspår. Det lyfts även fram att en del hus är byggda på lergrund och det frågas hur detta påverkas av en eventuell tunnelbyggnation. Det finns även förslag från några på att stationerna Sockenplan och Svedmyra slås ihop, för att minska antalet stationer som behöver underhåll.

En kommande tvärbana/lätt spårväg på linje Nacka C - Kvarnholmen - Folkungatan - Årstabron - Älvsjö/Årstabergr-Liljeholmen.

Det borde enligt ett yttrande även skapas en Nackabussterminal vid Årstabergrs pendeltågstation (storlek som Gullmarsplan) med kollektivtrafikfält i Södra Länken.

Vid station Sofia har önskemål framhållits om en minst 4-spårsstation/nod med extra rangermöjligheter (som Gullmarsplan, Liljeholmen eller Västra Skogen).

Varför inte en spårbunden matarlinje på kajen till Mandelparken-Danviksbron - under Fåfången - Viking line det vill säga Kanalbanan. Det möjliggör en utgång vid Norra Kajen med snabbhissar till Kanalbanan.

Att Nackalinjen byggs som så kallad "Skytrain" istället för tunnelbana. Det skulle förenkla placeringen av stationer och göra att medborgarna slipper färdas under mark.

Bemötande

Förvaltningen noterar tacksamt alla inkomna förslag. Det finns många intressanta förslag på utbyggnader av tunnelbanenätet. Ytterligare utbyggnad av tunnelbanan med statligt stöd utöver vad som redan beslutats hanteras utanför det uppdrag som landstinget fått genom Stockholmsförhandlingen.

6 Inkomna yttranden från offentliga instanser, organisationer och företag

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har haft möten tillsammans med flertalet externa intressenter, bland annat med representanter från Trafikförvaltningen, Stockholms stad och Nacka kommun. Förvaltningen har även träffat länsstyrelsen i Stockholms län, Svenska kyrkan och ett flertal privata fastighetsägare som eventuellt kan bli berörda. Inom Förvaltning för utbyggd tunnelbana pågår en dialog med bland annat räddningstjänsten och polisen kring risk och säkerhet, bland annat när det gäller utrymningsvägar.

6.1.1 Följande instanser har inget att erinra:

- Barnombudsmannen
- Bergsstaten
- Elsäkerhetsverket
- E.ON Elnät Sverige AB
- Försvarsmakten
- Kemikalieinspektionen
- Norrvatten
- Stockholms kyrkogårdsförvaltning
- Vattenfall Eldistribution AB

6.1.2 AB Fortum Värme Distribution samägt med Stockholms Stad

Fortum Värme säger att det inom planområdet finns befintliga fjärrvärme- och fjärrkylledningar. För att kunna planera nya och ledningsomläggningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöte. Åtgärder i Fortum Värme Distributions anläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att de tecknar genomförandeavtal snarast möjligt. I övrigt ingen erinran.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet ingår att kartlägga alla ledningar och tunnlar. Om utredningsområdet närmar sig befintlig ledningsanläggning kommer det hållas samråd om detta med AB Forum Värme Distribution.

6.1.3 Bombardier

För det första vill Bombardier betona vikten av att sträva efter helhetssyn när det gäller Blå linjens kopplingar till andra transportslag. Helhetsperspektiv bör även gälla dimensionering av gränssnitt mot andra trafikslag. Flera av de tyska och schweiziska storstädernas pendeltågsnät är exempelvis sömlöst integrerade med omlandet via noder som möjliggör smidig omstigning till regionaltåg. Tillämpat på Stockholms trafikmiljö och Blå linjens utbyggnad skulle ett sådant synsätt bland annat beakta sannolika trafikflöden från och till övriga Mälardalen via Barkarby station. Möjligheten till smidigt resande från exempelvis Västerås/Örebro till Kista via Barkarby gör arbets- och studiependlande längs den sträckan mycket attraktivt.

För det andra vill vi från Bombardierna sida framhålla betydelsen av helhetssyn i fråga om produktivitet och livscykelkostnader.

Bemötande

Utbyggnaden av Blå linje till Nacka och Sofia-Gullmarsplan/söderort skapar i sig inga nya bytespunkter till Stockholms pendeltågssystem och Mälardalens regionaltågssystem. Utbyggnaden innebär dock att tillgängligheten mellan ostsektorn/sydöstra Stockholm och centrala/norra Stockholm totalt sätt förbättras genom ökad spårkapacitet, minskade restider och ökad turtäthet.

6.1.4 Brf Artisten

Brf Artisten är positiva till en utbyggnad av tunnelbanenätet då satsningar på den kommunala trafiken går i linje med översiktsplanen för Stockholm där ekologisk och social hållbarhet i större utsträckning än tidigare inkluderas. De anser att alternativ Blå är det bästa. Stadsplaneringen kan då fokusera på att sammanbrygga stadsdelarna runt Slakthusområdets nya kvarter med närhet till nuvarande tunnelbanestationer i Blåsut, Globen och Enskede Gård. Alternativ Grön är minst rationellt då det avses ansluta till en planerad handelsanläggning som tidigare argumenterats försörjas av Blåsut och Globen.

Bemötande

Förvaltningen noterar att Brf Artisten förordar alternativ Blå.

6.1.5 Brf Konstgjutaren

Föreningen anser att den befintliga Hagsätragrenen bör vara kvar i sin nuvarande form. Om någon av de Gröna linjerna bör sammankopplas med Blå linje är det i så fall linje 17. Människor som har bosatt sig längs med de Gröna linjerna arbetar ofta inne på Södermalm och vill därför ha fortsatt tillgång dit, utan krångliga byten. Tele 2-arenan används sällan och därför är det ingen förlust att låta besökarna promenera några minuter längre bort till tunnelbanan.

Bemötande

Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling innebär att Blå linje ska byggas ut till Gullmarsplan och kopplas ihop med Hagsätragrenen. Då frågor har ställts under samrådet avseende motiv till valet av Hagsätragrenen har detta utretts vidare i lokaliseringsutredningen.

Vid analys av tänkbara stationslägen har hänsyn tagits till många aspekter. Tillgängligheten till Tele 2 arena har varken bedömts som mer eller mindre viktig än tillgängligheten till andra målpunkter i området, övriga arenor, bostäder, arbetsplatser och handelsanläggningar.

6.1.6 Brf Kopparn

Föreningen anser att både Vitabergsparken och den äldre bebyggelsen i Vitabergsparken och längs Skånegatans södra del inte på några villkor får störas av tunnelbanebygget eller att uppgången ska placeras där. Även norr om Skånegatan och längs Klippgatan finns värdefull bebyggelse och många barn och unga samt lugn miljö. Denna bör lämnas i fred och det är inte lämpligt att anlägga någon tunnelbanenedgång där. Det vore bättre att placera uppgången i den del av det markerade området som sträcker sig mot Bondegatan och Renstiernas gata, miljön där är inte lika känslig och gatorna är redan genomfartsgator som är lätta att anpassa till eventuell anslutande busstrafik. Samtidigt har den delen av området ett större befolkningsunderlag.

Bemötande

Under samrådet har framkommit många synpunkter kring stationsuppgångars lägen och utformning. Förvaltningen har tagit till sig dessa synpunkter. I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare. Då görs också en bedömning av konsekvenser avseende olika aspekter, till exempel miljöpåverkan, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

6.1.7 Brf Sjöstadsparterren

Föreningen är positiv till en utbyggnad till Nacka och poängterar att det är lika viktigt att ha ett uppgångsläge i riktning mot Henriksdalshamnen som en uppgång vid Luma. En bra plats att bygga på skulle vara där nuvarande brygga för båten ligger.

Bemötande

Under samrådet har framkommit många synpunkter kring stationsuppgångars lägen och utformning. Förvaltningen har tagit till sig dessa synpunkter. I det fortsatta projekteringsarbetet kommer i dialog med Stockholms stad uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare.

I de kostnadsbedömningar som ligger till grund för Stockholmsöverenskommelsen antas stationer med två uppgångar.

6.1.8 Einar Mattsson-Gruppen

Bolaget ställer sig generellt positiv till arbetet utbyggnaden av tunnelbanans sträckning österut mot Nacka och föreslagna lägen för stationer. De i samrådsunderlaget möjliga lägena på Södermalm är ett välkommet tillskott av kollektivtrafik på östra Södermalm. Bolaget äger fastigheter kring båda områdena för uppgångar station Sofia. Uppfattningen är att det norra stationsläget skulle vara särskilt väl placerat vid Tjärhovsplan och i bergskärningen. Avseende det södra läget vid station Sofia bedömer bolaget att en placering så långt österut som möjligt inom det föreslagna området skulle vara positiv.

Bolaget anser att vid dragningarna vid Slakthusområdet/Enskede gård är alternativ Grön det mest gynnsamma. Detta med anledning av att trafikomläggningen för alternativ Blå i samrådsunderlaget antas att bli mer störande för tunnelbanetraffiken och därmed boende i området. Främst östra uppgången bör anpassas till stora flöden från arenaområdet. Bolaget befarar att bolagets fastighet Trädskolan 3 annars skulle störas i samband med evenemang.

Bemötande

Under samrådet har framkommit många synpunkter kring stationsuppgångars lägen och utformning. Förvaltningen har tagit till sig dessa synpunkter. I det fortsatta projekteringsarbetet kommer i dialog med Stockholms stad uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare. Vid utformning av uppgångar kommer hänsyn att tas bland annat till resenärflöden från arenaområdet.

Förvaltningen noterar att Einar Mattsson-gruppen förordar alternativ Grön.

6.1.9 Enskede Socialdemokratiska förening

Sammankopplingen av Blå linje med Grön linje 19 behöver inte innebära nedläggning av stationer och gjorde inte heller det i den ursprungliga överenskommelsen. Att nu låta ett stort möbelvaruhus diktera var T-banestationen i ett bostadsområde anser föreningen är direkt stötande. Föreningen är i dagens läge inte beredd att stödja en nedläggning av de två stationerna och inte heller att helt avfärda en framtida tunnelbana i ytläge. Stationerna Enskede Gård och Globen har idag på olika sätt en viktig funktion för de boende, något som kommer att öka när alla bostäder väster om T-banan är färdiga (Årstastråken etapp 3). Samrådet saknar helt konsekvensanalys och tankegångar om hur kollektivtrafikförsörjningen för de boende i närheten av och väster om dagens T-bana ska ske.

Istället hade det varit intressant att se en ny station som kan fånga upp både de som bor i området idag, och alla dem som tillkommer, kanske mellan Enskede Gård och Globen. I väntan på ett sådant förslag stöder vi det alternativ som innebär att de båda stationerna blir kvar.

Föreningen framför även förslaget på en ny linje dragen från Fridhemsplan över Liljeholmen, Årstafältet, Östberga mot Älvsjö. En sådan linje skulle på ett kraftfullt sätt svara mot resandebehov hos de boende i de stadsdelarna. En verklig förbifart för kollektivtrafiken.

Bemötande

Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling innebär att Blå linje ska byggas ut till Gullmarsplan och kopplas ihop med Hagsätragrenen. Förutsättningarna för att koppla Blå linje till någon av de andra Gröna grenarna, Farsta- och Skarpnäcksgrenen, har utretts under våren 2015.

Utifrån det djup som station Sofia har är det inte möjligt att komma upp till ytan förrän vid Sockenplan. En framtida tunnelbana i ytläge mellan Gullmarsplan och Sockenplan är därför inte genomförbar.

Stockholms stad planerar för en ny stadsdel i Slakthusområdet. Området kommer att innehålla bostäder, arbetsplatser, handel och arenor. Vid framtagande och val av sträckningsalternativ har hänsyn tagits till många olika aspekter, inte enbart den handelsanläggning som planeras i den södra änden av Slakthusområdet. Hänsyn har också tagits till befintliga och planerade bostäder.

Trafikförvaltningen ansvarar för hur området i övrigt ska kollektivtrafikförsörjas i framtiden. Deras arbete fortsätter parallellt med arbetet med tunnelbaneutbyggnad och utvecklingen av staden.

Förvaltningen tolkar det som att Enskede Socialdemokratiska förening förordar alternativ Blå linje.

Det finns många intressanta förslag på utbyggnader av tunnelbanenätet. Ytterligare utbyggnad av tunnelbanan med statligt stöd utöver vad som redan beslutats hanteras utanför det uppdrag som landstinget fått genom Stockholmsförhandlingen.

6.1.10 Ersta Diakoni

Ersta Diakoni har enbart åsikter om station Sofia. De informerar om att de har lämnat in en planansökan om att bygga ett nytt sjukhus på fastigheten Rabatten 9. Planansökan förväntas vinna laga kraft hösten 2015. Ersta Diakoni ser därför gärna att den nya stationen Sofia får en uppgång mot Stigbergsparken som heter "Ersta sjukhus". De önskar uppgången då deras besökare har krav på hög tillgänglighet och att Ersta Diakoni önskar att dessa personer får tillgång till bra kollektivtrafik till och från sjukhuset. Närhet från tunnelbana till sjukhusentrén på Folkungagatan kommer att vara avgörande på hur människor väljer att ta sig till och från sjukhuset. Ersta Diakoni ser positivt på en tunnelbaneuppgång i Stigbergsparken och en på Tjärhovsplan.

Bemötande

Under samrådet har framkommit många synpunkter kring stationsuppgångars lägen och utformning. Förvaltningen har tagit till sig dessa synpunkter. I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att studeras vidare och preciseras ytterligare. Då görs också en bedömning av konsekvenser avseende olika aspekter, till exempel tillgänglighet för olika grupper av människor.

Förvaltningen har noterat Ersta Diakonis önskemål kring uppgångsnamn. För namnsättning av stationer finns utarbetade rutiner som säkerställer att kommuner och fastighetsägare samt kulturhistorisk expertis har möjlighet att kommentera förslagen.

6.1.11 Fastighets AB Brostaden

Sammanfattningsvis anser Brostaden att det finns för- och nackdelar med de olika förslagen på stationsplacering vid Slakthusområdet/Enskede Gård. Sammantaget anser de att det bästa alternativet för tunnelbanedragning är en förläggning enligt alternativ Blå. Med förutsättningen att nya uppgångar blir mer tillgängliga för besökande och boende till både Slakthusområdet, Enskede och Johanneshov/Årsta.

Bemötande

Förvaltningen noterar att Fastighets AB Brostaden förordar alternativ Blå.

6.1.12 Folkhälsomyndigheten

Vad gäller planeringen av tunnelbana bör förutom tillgänglighet, miljö och sociala frågor även hälsoaspekter beaktas, inklusive eventuell bullerstörning och partikelgenerering som kan orsaka olägenhet för boende i området då tunnelbanan är i drift. Vad gäller störningar under byggprocessen bör det förutom buller och vibrationer särskilt beaktas om det finns skolor och förskolor i närområdet som påverkas av ökad trafik under byggprocessen. I övrigt har Folkhälsomyndigheten inga synpunkter på placering av uppgångar eller sträckning.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationslägen och uppgångar att preciseras och anpassas till lokala förutsättningar. Vid utformning av stationer kommer hälsoaspekten att beaktas genom gällande miljökvalitet- och bullernormer.

Störningar under byggskedet är främst kopplade till var arbetstunnlar, stationsuppgångar och etableringsytor lokaliseras. Lokaliseringen av dessa kommer att fastställas i det fortsatta arbetet. Åtgärder kommer att vidtas för att minimera störningar under byggtiden.

6.1.13 Folksam (genom Newsec Asset Management AB)

Folksam önskar svar på följande frågor angående bygget vid Hammarby Kanal:

- Hur kommer bullret påverka fastigheten Hönsfodret 1 där det idag bedrivs skolverksamhet? Fastigheten ligger vid kajkanten vid Norra Hammarbyhamnen och ser ut att få en tunnel precis under fastigheten. Kommer skolverksamhet att kunna bedrivas där?
- Kommer arbetet med tunnlar grumla upp Hammarbykanalens vatten? Både Katsan 1 och Tullgården 2 som också ägs av Folksam hämtar idag kylvatten från kanalen och dessa måste skyddas vid grumling av vattnet.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationslägen, uppgångar och sträckning att preciseras ytterligare. Först då kan man fastställa vilka fastigheter som blir berörda av byggarbetet och på vilket sätt. De fastigheter som kommer att beröras av sprängningar kommer att bli föremål för omfattande inventeringar innan arbetena påbörjas. Metoderna anpassas för att minimera störningar och negativ påverkan på fastigheter eller känslig inredning och utrustning.

Störningar under byggskedet är främst kopplade till var arbetstunnlar, stationsuppgångar och etableringsytor lokaliseras. Lokaliseringen av dessa kommer att fastställas i det fortsatta projekteringsarbetet.

Passagen under Hammarbykanalen kommer att ske på ett sådant djup att det är relativt osannolikt att sprängningar i berget medför vibrationer som framkallar grumlighet. En miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram i samband med arbetet med järnvägsplan samt tillstånd för vattenverksamhet och där kommer miljöpåverkan att utredas ytterligare.

6.1.14 Handelsbanken Fastigheter AB

Handelsbanken Fastigheter AB har främst synpunkter på byggskedet. De äger ett flertal fastigheter i anslutning till arbetsområdet. De önskar att en sprickbesiktning görs innan sprängningsarbeten runt deras fastigheter samt att sprängkraften inte överstiger gränsvärdet för vibrationer då de har datorhallar i sina fastigheter. Handelsbanken Fastigheter AB önskar även att den miljökonsekvensbeskrivning som görs ska innefatta deras fastigheter, hur grundvattnet påverkas på Blasieholmen, konsekvenser av grundläggningar med träpålar samt ansvarsfrågor. De önskar även en utredning av vibrationer i mark utöver Nybrokajen.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationslägen, uppgångar och sträckning att preciseras ytterligare. Först då kan man fastställa vilka fastigheter som blir berörda av byggarbetet och på vilket sätt. De fastigheter som kommer att beröras av sprängningar kommer att bli föremål för omfattande inventeringar innan arbetena påbörjas. Metoderna anpassas för att minimera störningar och negativ påverkan på fastigheter eller känslig inredning och utrustning.

En miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram i samband med arbetet med järnvägsplan samt tillstånd för vattenverksamhet. Berörda fastigheter kommer att inventeras och nödvändiga konsekvensanalyser kommer att göras. Exakt vilka konsekvensanalyser som ska göras är inte klart i dagsläget. Förvaltningen tar med sig Handelsbanken Fastigheters önskemål om olika utredningar.

6.1.15 Hyresgästföreningen Nacka-Värmdö

Föreningen bifaller sträckningarna, men djupet på station Sofia är väl stort. Genom att flytta stationen österut minskas djupet, de östra delarna av Södermalm får rimligare avstånd till stationen, bättre anknytning till Ersta sjukhus och byten till buss från Folkungagatan.

Sträckan mellan station under Hammarby kanal och Sickla anses vara tämligen lång och här skulle ett stationsläge kunna sökas.

Sträckningen till Nacka centrum och vidare till Orminge bör ges högsta prioritet, med hänsyn till att detta är områden som saknar kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik. En omdragning av Hagsätrabanan från Sockenplan för att istället kopplas till den nya tunnelbanelinjen mot Nacka bör ges lägre prioritet.

Station vid Sickla måste få en nära och enkel övergång mellan den utbyggda snabbspårvägen, Saltsjöbanan och den nya tunnelbanan samt en god närhet till Sickla handelsområde. Det behöver göras en studie över var en övergång kan göras för busslinjerna från yttre Nacka och från Värmdö till tunnelbanan, så att detta kan förverkligas i samband med tunnelbaneutbyggnaden. Dock har direktresor till Slussen fortsatt hög prioritet för pendlare.

Föreningen ser det som angeläget att de nu pågående detaljsträckningsstudierna kompletteras med en helhetsplan för tunnelbaneutbyggnaden, där också långsiktiga frågor belyses och alla utbyggnader ges en prioritetsordning.

Bemötande

Sträckningen mellan Kungsträdgården och Gullmarsplan styrs till stor del av tekniska förutsättningar, bland annat finns många underjordiska anläggningar att ta hänsyn till. Passagen under Saltsjön påverkar både sträckning och det djup som station Sofia hamnar på.

Stockholms stad har tydliggjort inom vilka zoner som man vill att station Sofias uppgångar bör ligga. Under samrådet har många olika synpunkter framkommit kring var station Sofias uppgångar kan placeras. Exakt placering av uppgångar kommer att fastställas i det fortsatta utredningsarbetet.

Utbyggnaderna av tunnelbana till Nacka och Sofia-Gullmarsplan/söderort har lika hög prioritering. Förvaltningen arbetar parallellt med båda utbyggnaderna.

I arbetet med stationsutformning ingår att skapa goda bytesmöjligheter mellan olika transportslag och god tillgänglighet till omgivande målpunkter. Förvaltningen noterar Hyresgästföreningen Nacka-Värmdös synpunkter kring utformningen av Sickla.

Det finns en tid- och projektplan för tunnelbaneutbyggnaden som sträcker sig fram till trafikstart år 2025. Dessa planer inrymmer alla aktiviteter och frågeställningar som är nödvändiga att hantera under projektets gång.

6.1.16 Hyresgästföreningen region Stockholm

Sträckningen till Nacka centrum och vidare till Orminge bör ges högsta prioritet, med hänsyn till att detta är områden som saknar kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik. En omdragning av Hagsätrabanan från Sockenplan för att istället kopplas till den nya tunnelbanelinjen mot Nacka bör ges lägre prioritet.

Med ett östligare läge för tunnelbanan över Södermalm skulle de östra delarna av Södermalm få rimligare avstånd till station, högsta punkten på Södermalm (påverkar stationens djupa läge) och det skulle bli en bättre anknytning till Ersta sjukhus och en god anslutning till möjliga byten till buss på Folkungagatan.

Bemötande

Utbyggnaderna av tunnelbana till Nacka och Sofia-Gullmarsplan/söderort har lika hög prioritering. Förvaltningen arbetar parallellt med båda utbyggnaderna.

Landstinget har ett uppdrag att utreda en eventuell förlängning till Orminge.

Stockholms stad har tydliggjort inom vilka zoner som man vill att station Sofias uppgångar bör ligga. Under samrådet har många olika synpunkter framkommit kring var station Sofias uppgångar kan placeras. Exakt placering av uppgångar kommer att fastställas i det fortsatta utredningsarbetet.

6.1.17 HSB Trädskolans Seniorklubb

HSB-föreningen är helt emot att befintlig sträckning av Hagsätragrenen ändras, och framför allt att stationen Enskede gård eventuellt läggs ner. De vill kunna resa till Södermalm utan byte i Gullmarsplan. De frågar sig 1) Var i Stockholm har man tidigare ändrat befintlig tunnelbanesträckning? 2) Varför gräva ner hela stationen? 3) Hur kan man försvara att de boende utmed Hagsätragrenen får en försämring? samt 4) Hur kan man ta ställning till stationsuppgångar som bara är diffust markerade på en karta?

Bemötande

Motivet till varför Hagsätragrenen ska kopplas ihop med Blå linje redovisas i lokaliseringsutredningen.

Station Sofia kommer att bli en djup station. Även med en maximal stigning från passagen under Saltsjön och söderut är det inte tekniskt möjligt att komma upp till ytan förrän vid Sockenplan.

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationslägen och uppgångar att preciseras och anpassas till lokala förutsättningar.

En så stor omdaning av tunnelbanesystemet har aldrig tidigare gjorts.

6.1.18 IKEA och Ikano

IKEA och Ikano utreder tillsammans med Stockholms stad möjligheterna till ett projekt med bostäder och handel i Slakthusområdet. Ambitionen är att skapa en levande stadsdel där områdets unika karaktär tas tillvara och samtidigt tillgodose bostads- och handelsbehovet i den delen av Stockholm.

En förutsättning för att projektet ska bli av är väl fungerande kollektivtrafik till Slakthusområdet. Både alternativ Grön och Rosa är enligt IKEA och Ikano, bra alternativ, medan alternativ Blå och Svart omöjliggör en etablering.

Ambitionen är att IKEA ska vara tillgängligt för alla – även för de utan bil. Med Ikano möjliggörs dessutom byggnation av bostäder och möjlighet för människor att uträtta ärenden i området. Tillsammans skapar IKEA och Ikano tusentals nya arbetstillfällen i söderort.

Fler och fler flyttar in till staden och väljer cykel eller kollektivtrafik framför bilen, något som de ser som positivt. De vill vara delaktiga och bidragande i den förflyttningen.

Deras förhoppning är att de inom kort tillsammans med staden får möjligheten att titta vidare på utformningen av IKEA varuhus, Ikano shoppingcenter och bostäder. Ett projekt som idag ser annorlunda ut jämfört med när de startade arbetet för drygt två år sedan.

IKEA och Ikano har en lång tradition av att bidra till stadsutveckling. Ansvaret som medföljer tar de på allvar, i detta fall handlar det om att kunna ta sig till Slakthusområdet med alternativ Grön eller Rosa.

Bemötande

Förvaltningen noterar att IKEA och Ikano förespråkar utbyggnad av tunnelbanan enligt alternativ Rosa eller Grön.

Vid framtagande och val av sträckningsalternativ har hänsyn tagits till många olika faktorer, till exempel bergtekniska förhållanden, spårgeometri, miljö, tillgänglighet till befintlig och planerad bebyggelse och sociala aspekter. Stor hänsyn har tagits till de olika funktioner som finns och planeras inom utredningsområdet och som genererar resor, det vill säga bostäder, arbetsplatser, skolor, arenor och handelsanläggningar.

6.1.19 Kungliga Hovstaterna

Beträffande bortforslandet av schaktmassor och andra transporter kopplade till framtida byggnadsarbeten förutsätts att Ståthållarämbetet kontaktas om dessa skulle förväntas påverka områden som omfattas av H.M. Konungens dispositionsrätt. I övrigt har Kungliga Hovstaterna ingen erinran.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer läget för arbetstunnlar och etableringsytor att bestämmas. Om utredningsområdet påverkar Kungliga Hovstaternas område kommer samråd att hållas med dem.

6.1.20 LIPID AB

Alternativ Svart är det alternativ som Lipid AB (företag i Slakthusområdet) förespråkar. Det är den kortaste och mest naturliga dragningen för tunnelbanan och torde därför även vara den minst kostsamma. Det är även det förslag som är närmast mittpunkten av alla de områden som stationen skall betjäna, Enskede Gård, Slakthusområdet, Globen med dess kontors- och handelsbyggnader, Tele2 Arena och Södra Slakthusområdets bostäder och handel. Den ger även Slakthusområdet förutsättning att uppfylla Vision Söderstaden. Det är även det förslag som är mest respektfullt för de som blir av med Enskede Gård eftersom området kring Förbindelsehallen med stor sannolikhet blir deras nya centrum. Övriga alternativ stödjer inte dessa aspekter lika mycket.

Bemötande

Förvaltningen noterar att LIPID AB förordar alternativ Svart.

6.1.21 Nacka kommun

Nacka kommun vill poängtera vikten av att tunnelbanan planeras utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv. Planeringen av stationslägen och uppgångar ska göras utifrån planerna för Nacka kommun.

Stationsuppgångarna ska placeras så att bra byten till annan kollektivtrafik möjliggörs. Resenärer från alla delar av kommunen måste få tillgång till snabba och enkla byten mellan tunnelbana och övrig kollektivtrafik. För att främja arbetspendling är det också viktigt att stationsuppgångarna hamnar i områden med hög bebyggelsestäthet. Stationsuppgångarna ska även vara lätta att hitta till samt ha koppling till gång- och cykelnätet. Stationerna ska vara trygga, trevliga, tillgängliga och säkra under dygnets alla timmar.

Sickla tunnelbanestation kommer att bli en viktig bytespunkt för flera trafikslag och behöver därför utformas för enkla och snabba byten. Stationsuppgångarna bör placeras norr om Värmdövägen samt söder om Saltsjöbanan i stationens båda ändar för att undvika de stora barriärerna Värmdövägen och Saltsjöbanan. Eventuellt kommer Saltsjöbanan höjas i anslutning till Nacka C och i och med det önskar Nacka kommun tätt samarbete med förvaltning för utbyggd tunnelbana.

Järsla tunnelbanestation utgör även den en viktig bytespunkt mellan olika trafikslag och även här, liksom för Sickla tunnelbanestation, behöver det säkerställas att de stora barriäreffekterna inte cementeras. I stationens västra ände anser Nacka kommun att det bör finnas en stationsuppgång söder om Saltsjöbanan. I östra änden anser

kommunen att det ska finnas en uppgång norr om Värmdövägen och en söder om Saltsjöbanan. Det måste vara smidigt att byta mellan tunnelbanan och Saltsjöbanan och därför skulle fler uppgångar kunna vara relevanta. Det är viktigt för kommunen att passagen under Saltsjöbanan även i det fortsatta utredningsarbetet ska kunna användas utan att de resande behöver korsa Värmdövägen och/eller Saltsjöbanan i plan.

Nacka C kommer att utgöra en viktig bytespunkt mellan tunnelbanan, den planerade bussterminalen och motorvägsbussarna. Det är därför mycket viktigt att förvaltningen arbetar med att möjliggöra så smidiga byten som möjligt. Kommunen anser även att Stockholms Läns Landsting ska utgöra en part i avtalsdiskussionerna för tunnelbanan och bussterminalen, på grund av att samordningen kring placering och utformning av bussterminalen är mycket viktig. Det är även viktigt att förvaltningen tar hänsyn till pågående planarbete och åtgärdsvalstudie för att hitta bra lägen utifrån kommunens stadsbyggnadsplaner.

Utöver arbetet med att planera för en bra bytespunkt anser kommunen att stationsuppgångar ska placeras såväl norr som söder om Värmdöleden. Även Vikdalsvägen utgör en barriär vilket måste beaktas i det kommande arbetet, liksom de stora höjdskillnaderna norr om Värmdöleden.

Det är viktigt att tunnelbanebygget beaktar befintlig kulturmiljö. Det gäller framför allt eventuella stationsuppgångar i utpekade kulturmiljöer av kommunalt värde samt det kyrkliga kulturminnet Nacka kyrka. Förutom den rent tekniska aspekten så anser kommun att planen och dess genomförande även bör förhålla sig till kyrkan, kyrkogården och kyrkomiljön i antikvariskt avseende.

Kommunen förutsätter att förvaltningen säkerställer att förebyggande skyddsåtgärder genomförs så att inga skador på befintlig bebyggelse uppstår vare sig under bygg- eller under driftskede. Kommunen vill också att stor ansträngning läggs på att minimera störningar för boende och miljö under byggskedet. Framför allt behöver effekterna på framkomlighet, trafiksäkerhet och barns säkra skolvägar nog utredas, och eventuell negativ inverkan minimeras. Nacka kommun vill också uppmärksamma förvaltningen på att det kan finnas förorenat grundvatten i Sickla och att det därför kan krävas extraordinära åtfärder för att rena grundvattnet innan det avleds.

Nacka kommun trycker slutligen på att de vill fortsätta samarbeta med förvaltningen angående identifieringen av etableringsytor, inklusive transportvägar. Då många andra byggprojekt pågår i samma område under byggperioden bör samordning av transporter studeras tillsammans med kommunen. Kommunen vill även framhålla vikten av att projektet arbetar för en god hushållning med naturresurser, bra logistik under byggtiden samt att en god ljudmiljö säkerställs vid verksamhet på etableringsytorna och vid transporter till och från byggarbetsplatserna.

Bemötande

Det fortsatta projekteringsarbetet kommer att ske i dialog med Nacka kommun där hänsyn tas till kommunens planer och projekt, till exempel en eventuell höjning av Saltsjöbanan vid Nacka C. Samordning med Nacka kommun kommer att ske i olika frågor, till exempel kring byggtransporter.

Generellt sett ska alla stationer utformas så att goda bytesmöjligheter skapas mellan olika transportslag och tillgängligheten till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem blir god. Stationerna ska upplevas som säkra och trygga.

I de avtalsförhandlingar som förs om genomförandet är SLL (via Förvaltning av utbyggd tunnelbana) en part.

Förvaltningen noterar kommunens önskemål om att placera uppgångar på var sin sida om barriärer som till exempel Värmdövägen och Saltsjöbanan. En ytterligare precisering av uppgångarnas lägen kommer att göras i det fortsatta arbetet och i dialog med Nacka kommun.

Planering av projektets byggskede och driftskede genomförs på så sätt att det medför minsta möjliga negativa påverkan på byggnader, verksamheter och inventarier. Kyrkor har ett särskilt skydd enligt kulturmiljölagen. Tunnelbanan ska därför lokaliseras, utformas och byggas så att påverkan på Nacka kyrka i största möjliga mån minimeras.

Störningar under byggskedet är främst kopplade till var arbetstunnlar, stationsuppgångar och etableringsytor lokaliseras. Lokaliseringen av dessa kommer att fastställas i det fortsatta arbetet i dialog med Nacka kommun. Åtgärder kommer att vidtas för att minimera störningar under byggtiden.

Förvaltningen noterar att grundvattnet i Sickla kan vara förorenat.

6.1.22 Nacka miljövårdsråd

Nacka miljövårdsråd ser positiva effekter på utsläpp och klimat genom minskad biltrafik, mindre bilköer samt fler och bättre möjligheter för boende, främst på Sicklahalvön, att transportera sig med kommunala färdmedel. De lämnar synpunkter på stationerna i Sickla, Järla och Nacka C.

Station Sickla

Resande från tunnelbanan som ska vidare med buss 401 mot Nackanäs, Hästhagen och Älta måste vid omstigning korsa Sickla industriväg. Antingen bör en uppgång väster om Sickla Industriväg anläggas, eller så måste man säkerställa att gatan kan passeras på ett säkert sätt. Busshållplatsen på västra sidan om Sickla industriväg bör även den åtgärdas. Den östra uppgången bör utformas för att överbrygga Saltsjöbanan och Värmdövägen och knyta ihop bostäderna norr om Värmdövägen med Sickla Köp kvarter.

Station Järla

Stationens östra sida bör ha uppgång dels söderut mot torget i Järla, dels norrut norr om Värmdövägen samt ha handikappvänliga anslutningar till Saltsjöbanans station. Uppgången på Värmdövägens norra sida kommer att bli skolväg. För att öka trafiksäkerheten för barnen bör man utforma passagen så att skolområdena kan nås utan att Järlaleden behöver korsas. På stationens västra sida bör tunnelbaneuppgången ligga i anslutning till bostadsområdet i Ekuddsvägens nivå.

Nacka C

Den västra uppgången bör förses med en väderskyddad ingång i Nacka Forum. Det måste även finnas en separat uppgång när Nacka Forum har stängt. En separat uppgång till västra sidan av Vikdalsvägen bör anläggas. Man bör ha en väderskyddad passage till bussterminal och hållplats för passerande motorvägsbussar. Den östra uppgången bör ha uppgång norr om Värmdöleden mot Jarlaberg och Nacka Strand. Man bör ha en väderskyddad passage till bussterminal och hållplats för passerande motorvägsbussar. I programmet för Nacka Centrum finns ett antal nya rondeller med. Det är viktigt att gatumiljön planeras tillsammans med T-banans uppgångar.

Bemötande

Förvaltningen tar till sig Nacka miljövårdsråds synpunkter kring lägen och utformning av stationsuppgångar.

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att preciseras ytterligare i dialog med Nacka kommun. Viktiga aspekter vid utformningen kommer att vara många av de ovan beskrivna, till exempel att skapa goda bytesmöjligheter mellan olika transportslag, tillgänglighet till olika målpunkter och angränsande transportsystem, tillgänglighet för olika grupper samt trafiksäkerhet.

6.1.23 Nacka Energi

Förlängningen av tunnelbanans Blå linje från Kungsträdgården till Nacka innebär anledning av ny inmatning till området. Nacka Energi önskar vara med i ett tidigt skede av det övergripande planarbetet, särskilt för Sickla då arbetet kan påverka deras anläggning. Det är även viktigt att få reda på vilka effekter som krävs på anläggningen när arbetet är klart.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet ingår att kartlägga alla ledningar och tunnlar. Om utredningsområdet närmar sig befintlig ledningsanläggning kommer det hållas samråd om detta med Nacka Energi angående eventuella effekter på anläggningen.

6.1.24 Nacka Socialdemokratiska Arbetarekommun

Vikten av enkla och snabba byten mellan olika kollektivtrafikslag betonas, till exempel vid station Sickla station och station Järsla. Även att stationerna blir så grunda som möjligt anses viktigt för attraktiviteten. Där det måste till djupa stationer bör det finnas flera snabba hissar, till exempel Hammarby kanal och Sickla. Även att plattformslängderna ger god kapacitet nu och i framtiden uppmärksammas. Säkerheten, så som reservström, utrymningsvägar krävs. En möjlighet är att utnyttja arbetstunnlarna till framtida utrymningsvägar.

Det måste finnas utrymme för framtida spårutökning av Saltsjöbanan vid till exempel station Järsla även efter att stationen har byggts.

Vid stationerna Sickla och Nacka C bör det finnas uppgångar på olika sidor om Värmdövägen/Värmdöleden.

Spåren vid station Nacka C ska givetvis ha en riktning som förbereder en framtida förlängning av Blå linje via Ektorps mot Orminge Centrum.

Bemötande

Viktiga aspekter vid utformningen av stationer kommer till exempel att vara att skapa goda bytesmöjligheter mellan olika transportslag.

Stationernas djup styrs av flera faktorer, till exempel station Sofias djup och det stora antal tunnlar och ledningar som finns under mark. I det fortsatta projekteringsarbetet ingår att ta fram lösningar på hur varje station ska se ut. Plattformslängden (145 meter) är anpassad utifrån den tågtyp som kommer att trafikera tunnelbanan.

Säkerhetsfrågor är ett viktigt område i det fortsatta projekteringsarbetet. Hänsyn kommer att tas till de ovan lyfta frågorna, till exempel tillgång till reservström och utrymningsvägar.

En fortsatt dialog kommer att hållas med Nacka kommun kring kommunens planer och utbyggnadsprojekt. En eventuell framtida spårökning av Saltsjöbanan kan hanteras genom detta samarbete.

Förvaltningen noterar önskemålet kring uppgångarnas lägen. I det fortsatta arbetet kommer uppgångarnas lägen att preciseras ytterligare i dialog med Nacka kommun.

Nacka station kommer att förberedas för en eventuell framtida förlängning till Orminge C.

6.1.25 Nacka-Värmdö hyresgästförening

Föreningen bifaller sträckningarna, men djupet på Station Sofia är väl stort. Genom att flytta stationen österut minskas djupet, de östra delarna av Södermalm får rimligare avstånd till stationen, bättre anknytning till Ersta sjukhus och byten till buss från Folkungagatan.

Sträckningen till Nacka centrum och vidare till Orminge bör ges högsta prioritet, med hänsyn till att detta är områden som saknar kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik. En omdragning av Hagsätrabanan från Sockenplan för att istället kopplas till den nya tunnelbanelinjen mot Nacka bör ges lägre prioritet.

Utbyggnadsmöjligheter för bussterminalen vid Gullmarsplan bör studeras, och om Nacka-Värmdötrafik kan avledas dit i någon mån.

Bemötande

Sträckningen mellan Kungsträdgården och Gullmarsplan styrs till stor del av tekniska förutsättningar, så som underjordiska anläggningar. Passagen under Saltsjön påverkar både sträckning och det djup som station Sofia hamnar på.

Under samrådet har många olika synpunkter framkommit kring var station Sofias uppgångar kan placeras. Exakt placering av uppgångar kommer att fastställas i det fortsatta utredningsarbetet.

Utbyggnaderna av tunnelbana till Nacka och Sofia-Gullmarsplan/söderort har lika hög prioritering. Förvaltningen arbetar parallellt med båda utbyggnaderna. Nacka station kommer att utformas så att en förlängning till Orminge C är möjlig.

Parallellt med utredningsarbeten kring tunnelbaneutbyggnaden arbetar Trafikförvaltningen med utformning av den framtida bussterminalen vid Gullmarsplan. I detta arbete ingår att studera hur många bussar som ska angöra terminalen och varifrån dessa kommer.

6.1.26 Nacka YIMBY (Yes In My BackYard)

YIMBY ställer sig mycket positiva till utbyggnaden av Stockholms tunnelbanenät. De anser att det är olyckligt att det tätbefolkade området mellan Hammarby Sjöstad och Sickla kommer att sakna en närliggande T-banestation. De anser att det bör utredas om ytterligare en station kan anläggas i östra Hammarby Sjöstad, eventuellt bör i så fall stationen Sickla förflyttas något österut. I den föreliggande planen föreslår de att en uppgång från station Sofia till Stadsgården utreds, samt att idéerna om en gång- och cykel-tunnel under Hammarby sjö inte anläggs, en ny förbindelse över Hammarby sjö är ett bra förslag men bör i så fall ske via en bro.

Bemötande

Det principiella läget för en station vid Hammarby kanal är bestämt utifrån framför allt befolknings- och sysselsättningsstatistik samt kostnadsbedömningar. Det är inte aktuellt med en ytterligare station mellan Hammarby kanal och Sickla. I det fortsatta arbetet görs en anpassning till de lokala förutsättningarna på platsen och uppgångars lägen och utformning preciseras ytterligare.

Station Hammarby kanal ligger på cirka 45-50 m djupt. Om cykeltunneln skulle placeras intill stationen kan den bara nås via mycket långa ramper eller hiss. En kombination av tunnelbanestation och cykeltunnel bedöms inte vara genomförbar. Däremot kommer man, med till exempel SL:s månadskort kunna gå ner i ena stationsuppgången och gå via plattformen för att komma upp på andra sidan kanalen. En gen och snabb lösning för cyklister bör lösas på annat sätt.

Tunnelbaneutredningen hanterar fortsättningsvis inte frågan om en eventuell separat gång- och cykelförbindelse över Hammarby sjö.

6.1.27 Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har tagit del av samrådsunderlaget i rubricerat ärende. De har tillsammans med Riksantikvarieämbetet deltagit i ett tidigt samrådsmöte med förvaltningen den 21/10 2014 avseende samtliga projekt i planerad tunnelbaneutbyggnad i Stockholms stad och har där framfört övergripande synpunkter på projektet. Följande synpunkter kommer från nämnda möte:

Angående tillståndsprovningen önskar Naturvårdsverket att förvaltningen tidigt ska vara tydlig med hur miljöeffekter ska hanteras – vad som avses hanteras och prövas enligt banlagen och vad som hanteras i tillståndsprovningen enligt miljöbalken. Det är även positivt att hålla ihop planerad planläggning och provning, med en järnvägsplan och en tillståndsprovning per projekt, så långt det går.

Buller och vibrationer under byggskedet kommer att vara en betydande miljöaspekt. De allmänna råden om byggbuller liksom riktvärden för externt industribuller är riktvärden med noteringar att avsteg uppåt och nedåt kan behöva göras utifrån aktuella förhållanden. Sökanden måste göra en egen tolkning av riktvärdena, vad som är rimligt i det specifika fallet. Det behöver även finnas underlag som visar vilka kostnader och vilken miljönytta som olika arbetssätt/skyddsåtgärder skulle innebära.

Frågor av mindre betydelse, vad gäller värden, ska lämnas till Naturvårdsverket. Övriga frågor ska hanteras i domstolen. Ramarna för tillsynen av detta måste vara tydliga.

Det utsprängda berget kommer att hanteras som en resurs, som transporteras ut från arbetstunnlarna. Enligt Naturvårdsverket kan överskottsberget ses som avfall, dock är det ändå en resurs. Myndigheten önskar en beskrivning av hur masshanteringen ska ske – var massorna ska ta vägen, hur man säkerställer att massorna inte transporteras längre än nödvändigt – för att säkra att de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken uppfylls.

Till stora delar kommer hantering av grundvatten ske på samma sätt som för projekt Citybanan vilket är positivt.

Påverkan på naturen är främst kopplad till arbetstunnelmynningar och uppgångar. Det är bara ett Natura2000-område som ligger i närheten, Hansta. Projektets preliminära bedömningar är att detta inte kommer att påverkas men Landstinget bör ta tillvara Trafikverkets undersökningar och mätdata.

Luftkvalitet i stationerna för resenärer och personal är en viktig fråga att utreda. Utomhusluften behöver också belysas – placering av brandgasventilation och tryckutjämningschakt, luftkvalitet kring dessa. Utvädring av spränggaser är också en aktivitet som påverkar luftkvaliteten tillfälligt.

Naturvårdsverket vill gärna hållas informerade om fortsatt arbete i projektet och ta del av mer detaljerat underlag när detta finns framtaget.

Bemötande

Inför utbyggnaden av tunnelbanan sträckning Sofia-Gullmarsplan/söderort och Kungsträdgården-Nacka tas denna lokaliseringsutredning samt ett underlag för beslut om betydande miljöpåverkan fram. Senare görs en miljökonsekvensbeskrivning tillhörande järnvägsplan samt en miljökonsekvensbeskrivning tillhörande ansökan om

tillstånd för vattenverksamhet. I dessa dokument kommer miljöpåverkan och måluppfyllelse med avseende på de nationella miljömålen att utredas. I rapporterna kommer utförliga beskrivningar av förutsättningar, påverkan och konsekvenser rörande bland annat buller, vibrationer, resurseffektiv masshantering, grundvatten, luftkvalitet, naturvärden och säkerhet ingå.

6.1.28 Nätverket YIMBY

YIMBY ställer sig mycket positiva till utbyggnaden av Stockholms tunnelbanenät. I den föreliggande planen föreslås att en uppgång från station Sofia till Stadsgården utreds, med tanke på Fotografiska muséets 500 000 besökare per år samt Birkaterminalen. En exempelvis framtida överdäckning av Stadsgårdsleden ska inte heller uteslutas.

Station Slakthuset bör anläggas med ett relativt västligt läge så att inte närliggande stationer hamnar för nära. Att Blå linje mot söderort skulle komma att bli en expresslinje med mycket få stationer i den centrala staden jämfört med tunnelbanenätet i övrigt ses inte som en idealisk lösning men att det är den YIMBY har att förhålla sig till. Vid avvecklingen av det gamla spårområdet förordas utredning om ifall ett reservat ska behållas så att tvärbanan kan grenas av mot Enskedefältet efter station Globen. Mellan stationerna Globen och Gullmarsplan föreslås att området istället öppnas upp, så att exempelvis Skulptörvägen öppnas upp mot Arenavägen.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer uppgångars lägen och utformning att preciseras ytterligare i dialog med berörda kommuner. Primärt söks uppgångslägen inom den zon som Stockholms stad har pekat ut. Zonen sträcker sig inte så långt norrut att Stadsgården täcks in.

Förvaltningen noterar att Nätverket YIMBY inte är positiva till en eventuell nedläggning av befintliga stationer.

Om ett alternativ via Slakthusområdet väljs kommer befintligt spårområde mellan Gullmarsplan och Sockenplan att frigöras. Hur den marken skulle kunna utvecklas är inte bestämt.

Trafikförvaltningen är ansvarig för kollektivtrafikförsörjning i stort.

6.1.29 Pensionärernas riksorganisation - PRO

Tillgängligheten i form av bekväma bytespunkter, närhet, väderskydd, fungerande och tät kollektivtrafik betonas, liksom ett utmärkt fungerande informations- och kommunikationssystem utformat också för personer med nedsatt hörsel och syn, samt olika former av rörelsehinder. Vid nedläggning av stationer kan i vissa fall kompletterande anropsstyrd småbusstrafik vara mer tillgänglig än tunnelbanan.

Samrådsunderlaget har brister genom att viktiga konsekvenser av de alternativa förslagen inte redovisas utan – förhoppningsvis - kommer senare. De stationer som eventuellt skulle läggas ner är betydelsefulla. Det är viktigt med en tillgänglighets- och närhetsaspekt som även beaktar äldres förutsättningar, vilket är att många äldre och andra har svårare att röra sig längre sträckor. PRO önskar en allmän redovisning av den verkliga tillgängligheten vid längre avstånd att gå, att åka långa rulltrappor med mera när man har sämre rörelseförmåga, mindre ork, oro för svindel och yrsel. Vilka erfarenheter finns genom undersökningar? När en realistisk konsekvensbeskrivning finns för förändringar/nedläggningar av nuvarande stationer, måste kompletterande kommunikationslösningar beskrivas, framför allt med buss.

PRO accepterar preliminärt lösningen med uppgångar vid Sofia, men önskar erfarenhetsredovisning av stora nivåskillnaders reella effekt på tillgänglighet enligt ovan.

PRO tar inte ställning till olika sträckningar genom Slakthusområdet utan konsekvensutredningar och förslag till lösningar för att undvika försämringar för boende och verksamheter. Utan övertygande kompletterande underlag kan PRO inte tillstyrka nedläggningen av Enskede Gård.

Bemötande

I det fortsatta arbetet med utformning av stationer kommer hänsyn att tas till olika gruppers särskilda behov. Om och i så fall vilken kompletterande buss- eller spårtrafik som vore aktuell är inte klart i dagsläget. Trafikförvaltningen har i sitt yttrande redovisat olika förslag på buss- och spårvägslinjer i området. Vid planering av dessa är det viktigt att hänsyn tas till bland annat äldres förutsättningar. Förvaltningen tar med sig PROs synpunkter.

Förvaltningen tar med sig PROs synpunkter kring utformningen av station Sofia.

Förvaltningen noterar att PRO inte kan tillstyrka nedläggning av station Enskede Gård.

6.1.30 Post- och telestyrelsen (PTS)

PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och andra ledningsägare som är berörda. Det borde vara lämpligt att kontakta Telia Sonera, Skanova, Tele2, Telenor, IP-Only, Tre, Stokab och Teracom. Även kommunen bör ha en lista över berörda ledningsägare. För att identifiera berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas till ledningskollen.

Bemötande

Förvaltningen tackar för informationen kring tänkbara berörda operatörer och ledningsägare. I det fortsatta projekteringsarbetet ingår att kartlägga alla ledningar. Om utredningsområdet närmar sig befintlig ledningsanläggning kommer det hållas samråd med berörda operatörer och ledningsägare.

6.1.31 Saltsjö-Järla Fastighets AB

Saltsjö-Järla Fastighets AB är positiva till utbyggnaden. De ser gärna ett uppgångsläge för stationen i Järla på Sicklaön 361:2 alternativt på Sicklaön 40:11. Även en ombyggnad av befintlig planskild korsning för fotgängare bör ingå i arbetet.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationsuppgångars läge och utformning att preciseras ytterligare i dialog med Nacka kommun och berörda intressenter. Stationerna ska utformas så att tillgängligheten blir god till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem.

6.1.32 Samfundet Sankt Erik

I den fortsatta planeringen är det viktigt att hänsyn tas till kulturvärdena i den bebyggelse och de kulturmiljöer som Stadsmuseet i Stockholm pekat ut. Hänsyn måste också tas till natur- och landskapsbildsvärdena i berörda områden.

Föreningen ser att tillgängligheten ökar för vissa och i vissa områden, men minskar för andra. Gällande passagen under Hammarby kanal kommer den att användas som lokal passage för gående, särskilt om man har löst biljett. Samfundet uppmanar till innovativa lösningar så att en välfungerande passage i anslutning till den nya tunnelbanestationen kan skapas utan störningar för kollektivtrafikresenärerna.

Det är även angeläget att gång- och cykelvägarna till de nya tunnelbanestationerna blir gena, bekväma och trevliga.

Bemötande

I lokaliseringsutredningen har kultur- och naturvärden inom tunnelbanans influensområde inventerats. I det fortsatta arbetet kommer hänsyn att tas till identifierade värden så att negativ påverkan minimeras.

Station Hammarby kanal ligger på cirka 45-50 m djupt. Om cykeltunneln skulle placeras intill stationen kan den bara nås via mycket långa ramper eller hiss. En kombination av tunnelbanestation och cykeltunnel bedöms inte vara genomförbar. Däremot kommer man, med till exempel SL:s månadskort kunna gå ner i ena stationsuppgången och gå via plattformen för att komma upp på andra sidan kanalen. En gen och snabb lösning för bör lösas på annat sätt.

Stationerna ska utformas så att tillgängligheten blir god från omgivande målpunkter och anslutande transportsystem, till exempel utformning av gång- och cykelvägar.

6.1.33 SGA Fastigheter

SGA Fastigheter anser att utbyggnaden är mycket viktig för såväl staden som regionen, men att det är av stor vikt att ta i beaktande både förutsättningar för befintliga verksamheter och kommande verksamheter inom planen för utvecklingen av Slakthusområdet och Globenområdet. För SGA Fastigheters del handlar det bland annat om extremt stora flöden vid evenemang och möjliggörande av accesspunkter till Globenområdet med goda vertikala förbindelser.

SGA Fastigheter anser att alternativ Svart eller Rosas linjesträckning har de bästa stationsplaceringarna då dessa både ligger centralt i handelsområdet samt ger god försörjning av kollektivtrafik för handelsområde och arenaområdet. Dessutom försörjs många framtida bostäder och kan ge enkel omstigning till buss då ett kollektivtrafikstråk planeras längs Hallvägen.

Bemötande

Förvaltningar har tagit del av SGA Fastigheters synpunkter. Vid framtagande av sträckningsalternativen i lokaliseringstuderingen har hänsyn tagits till de flöden som olika arenor genererar.

Förvaltningen noterar att SGA Fastigheter förordar alternativ Svart eller Rosa.

6.1.34 Sicklaöns Socialdemokratiska förening

Socialdemokraterna i Nacka har redan lämnat sitt yttrande om förslaget till Blå linjens stationslägen och -uppgångar i Nacka. Detta är ett kompletterande yttrande av Sicklaöns Socialdemokratiska förening.

Förutom de generella stadsbyggnadsprinciperna – att stationerna och dess uppgångar ska vara placerade i områden med hög befolkningstäthet och underlätta snabba byten till annan kollektivtrafik samt gång- och cykelnät – är det viktigt att boende i närliggande områden så snabbt och enkelt som möjligt kan ta sig till stationerna och att uppgångarnas placering inte hindrar andra nödvändiga trafiklösningar inom de berörda områdena. Exempelvis måste den östra uppgången i Sickla placeras på ett sådant sätt att en framtida koppling av Planiavägen och Värmdövägen inte försvåras eller omöjliggörs.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationsuppgångars lägen och utformning att preciseras ytterligare i dialog med Nacka kommun. Förvaltningen tar med sig Sicklaöns Socialdemokratiska föreningens önskemål kring placering av en östra uppgång i Sickla.

6.1.35 Skönhetsrådet

Gullmarsplan kommer med den nya Blå linjen få ökad betydelse som knutpunkt för kollektivtrafiken. Enligt Skönhetsrådet bör Stockholms läns landsting och Stockholms stad snarast börja arbeta med förbättringar av Gullmarsplan som knutpunkt för kollektivtrafiken. Nya lösningar för bussar, tunnelbanestation, hall med mera ser rådet som helt nödvändiga om Gullmarsplan i framtiden ska fungera väl.

Alteranativ Blå samt, i viss mån Svart, gör att tunnelbanan även fortsättningsvis är ett bra resealternativ för boende i Enskede Gård men ju längre bort tunnelbanan kommer från området desto större torde risken vara att antalet kollektivresenärer i området minskar och att bilåkandet i stället ökar. De två östra alternativen anser rådet vara mindre intressanta eftersom station Blåsut kan avlasta Slakthusområdets östra delar samt publikströmmar till och från Globen och Tele2 Arena. Detta förutsätter en ny gångbro över Nynäsvägen men enligt rådets uppfattning behövs även av andra skäl kopplingarna mellan Slakthusområdet och Johanneshov/Hammarbyhöjden stärkas.

Skönhetsrådet vill även förespråka en dragning av den Blå linjen som möjliggör en framtida station med uppgångar mot Skeppsholmen/Allmänna gränd. Längs förgreningen mot Nacka skulle en ytterligare station vid Sickla udde, enligt rådet, ytterligare förbättra kommunikationerna i området.

Bemötande

Avtalet från 2013 års Stockholmsförhandling innebär att Blå linje ska byggas ut till Gullmarsplan och kopplas ihop med Hagsätragrenen. Under våren 2015 har förutsättningarna för att koppla Blå linje till någon av de andra gröna grenarna, Farsta- och Skarpnäcksgrenen utretts.

Det har varit viktigt att bibehålla och stärka Gullmarsplan som bytespunkt mellan olika trafikslag, tunnelbana, buss och tvärbanan. Parallellt med tunnelbaneutbyggnaden arbetar Trafikförvaltningen med en utredning kring framtida utformning av Gullmarsplans bussterminal.

Förvaltningen noterar Skönhetsrådets synpunkter kring de olika sträckningsalternativen.

Fortsättningsvis kommer sträckningar, stationslägen och uppgångar att preciseras ytterligare utifrån de avgränsningar som hittills är gjorda. En dragning av Blå linje som möjliggör en station med uppgångar mot Skeppsholmen/Allmänna gränd är därför inte aktuell.

Det principiella läget för en station vid Hammarby kanal är bestämt utifrån framför allt befolknings- och sysselsättningsstatistik samt kostnadsbedömningar. Det är inte aktuellt med en ytterligare station mellan Hammarby kanal och Sickla. I det fortsatta arbetet görs en anpassning till de lokala förutsättningarna på platsen.

6.1.36 SMHI

SMHI betonar vikten av att ta hänsyn till framtida klimatförändringar i. Det är viktigt att utreda vilka konsekvenser extrem nederbörd får för tågtunneln. Tunneln bör konstrueras så att stora mängder regnvatten inte tränger in i den och orsakar översvämning. Hänsyn bör även tas till extrem nederbörd och översvämningar i framtida klimat.

Slitage av tågets bromsar och av räls genererar partiklar som kan påverka människors hälsa.

I utrymmen som underjordiska stationer bör åtgärder utformas så att dessa halter hålls på ett minimum. Det måste också säkerställas att gällande miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar med mera klaras för boende i området även under byggtiden.

Det måste säkerställas att gällande normer för buller klaras för boende i området även under byggtiden.

Bemötande

Hänsyn kommer att tas till framtida klimatförändringar och de effekter dessa medför. Vilken högsta högvattennivå och vilken typ av kraftig nederbörd som ska användas vid beräkningar stäms av med Länsstyrelsen.

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationsuppgångars lägen och utformning att preciseras ytterligare. Vid utformning av stationer kommer hälsoaspekten att beaktas genom bland annat miljö kvalitetsnormer och riktvärden för buller.

6.1.37 Stadsmuseet i Stockholm

Stadsmuseet i Stockholm har yttrat sig både genom eget yttrande, komplettering till detta och i Stockholms stads samlade yttrande. Följande kommentarer är således ett sammandrag av flera yttranden. För station Sofia är det ur kulturhistorisk synvinkel lämpligt att utreda vidare Tjärhovsplan, norra delen av Tjärhovsgatan samt området strax öster om Stigbergsparken. Stadsmuseet anser att det inte är lämpligt att placera södra uppgången vid det känsliga området längs Skånegatan.

Stadsmuseet utgår från att en miljökonsekvensbeskrivning tas fram framöver. Även frågor gällande placering och utformningar av anläggningar ovanjord så att dessa lämpas sig med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena ska hanteras (se PBL 2 kap 6§). Även underlag som beskriver kulturhistoriskt värdefulla byggnaders status bör tas fram så att åtgärdsförslag för skydd mot skador (sättningar, sprickbildningar, ytskiktets bortfall etc.) kan utformas.

Stadsmuseet uppmärksammar RAÄ Stockholm 103:1 och korrekt hantering av denna.

Planerna att riva stationerna Globen och Enskede gård, samt bygga nya bostadsområden ovanpå dessa är inte okomplicerade ur kulturhistorisk synvinkel. Dels besitter tunnelbanestationerna i sig kulturhistoriska värden (se nedan), dels finns kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i närheten av stationerna som kan påverkas av ny bebyggelse. Tunnelbanesträckningen tillhör de tidigaste att byggas ut och har format

omgivningarna. En noggrann beskrivning hur kulturhistoriska värden skulle påverkas av att spårsträckan ovan jord försvinner behöver göras i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationsuppgångars lägen och utformning att preciseras ytterligare i dialog med Stockholms stad. Vid val och utformning kommer hänsyn att tas till kulturhistoriska värden så att eventuell negativ inverkan minimeras.

En miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram i samband med järnvägsplan samt prövning av vattenverksamhet. Den kommer att omfatta de aspekter som Stadsmuseet lyfter. När sträckning och stationslägen har precisrats ytterligare kommer berörda byggnader att inventeras. Planering av projektets byggskede och driftskede genomförs på så sätt att det medför minsta möjliga negativa påverkan på kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

Förvaltningen kommer att hantera RAÄ Stockholm 103:1 på ett korrekt sätt.

6.1.38 Statens fastighetsverk

SFV menar att sträckningen från Kungsträdgården bör vinklas så mycket som möjligt norrut för att minska riskerna för känsliga kulturhistoriskt värdefulla byggnader.

SVF uppmärksammar komplexiteten vid sprängning och påverkan av vibrationer, och samarbetar gärna med SLL kring kulturmiljöskyddet. Det är angeläget att riskanalys, kontrollprogram och besiktningar har hög ambitionsnivå och att rätt arbetsmetoder väljs. Även metodutveckling är angeläget för att säkerställa hög kvalitet och effektivitet.

Varken Museiparken eller museikajen, som kommer att fortsätta vara transportväg för Nationalmuseum, kan utgöra etableringsyta. SFV föreslår etablering på pontoner och sjötransporter.

Hänsyn under byggtiden måste tas till aktiviteter och boende på Blasieholmen, Skeppsholmen och Kastellholmen. Avstängning eller störning av trafiken kan inte ske på Blasieholmskajen.

Bemötande

Vid framtagande av sträckningsalternativ har hänsyn tagits till kulturhistoriskt värde.

De fastigheter som kommer att beröras av sprängningar kommer att bli föremål för omfattande inventeringar innan arbetena påbörjas. Metoderna anpassas för att minimera störningar och negativ påverkan på fastigheter eller känslig inredning och utrustning.

I det fortsatta arbetet kommer tänkbara etableringsytor och arbetstunnlar att identifieras. Förvaltningen noterar Statens fastighetsverks förslag om etableringsytor på pontoner och sjötransporter.

Störningar under byggskedet är främst kopplade till var stationsuppgångar, arbetstunnlar och etableringsytor lokaliseras. Åtgärder kommer att vidtas för att minimera störningar under byggtiden.

6.1.39 Stockholms Hamnar

I yttrandet i samrådet för Förstudie Tunnelbana till Nacka 2013-04-24 menar Stockholms Hamnar att en stationsuppgång vid Sofia bör placeras så att tillgängligheten till och från hamnområdet blir god. Vid Hammarby kanal är det viktigt att sjöfarten och anlöpande fartygs möjlighet att förtöja vid kajen inte inskränks av projektet under byggtid eller efter färdigställande vid drift.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationsuppgångars lägen och utformning att preciseras ytterligare i dialog med Stockholms stad. Primärt söks uppgångslägen inom den zon som Stockholms stad har pekat ut i samrådsunderlaget. Zonen sträcker sig inte så långt norrut att Stadsgården täcks in.

I det fortsatta projekteringsarbetet ingår att kartlägga berörda intressenter. Om utredningsområdet bedöms påverka sjöfarten kommer det hållas samråd med Stockholms hamnar.

6.1.40 Stockholms kyrkogårdsförvaltning

Förvaltningen har inga synpunkter på de föreslagna alternativen till stationslägen. Förvaltningen förutsätter att de utformas för att ge god tillgänglighet och för att ha kapacitet att klara stora resandeströmmar.

Bemötande

Förvaltningen noterar Stockholms kyrkogårdsförvaltnings synpunkter.

6.1.41 Stockholms stad

Stockholms stad är positiv till att en utbyggnad av tunnelbanan i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling sker och ser att det är mycket som är positivt med Blå linje till Söderort. Staden deltar aktivt i detta arbete och anser att utbyggnaden är mycket viktig för såväl staden som regionen.

Förvaltning för utbyggd tunnelbana har genomfört kontinuerliga samråd med staden genom att hålla projektstyrelsemöten och arbetsmöten om berörd sträcka där representanter för staden har deltagit.

Staden hade gärna sett att det funnits mer tid för samråd, vilket hade minskat risken för överklaganden senare i processen.

Staden och landstinget bör i samråd fortsätta studera lägen för entréer och utformning utifrån smidiga bytespunkter mellan buss och tunnelbana. Inte minst övergången mellan de tre sydliga linjerna vid Gullmarsplan måste utformas på ett tillgängligt sätt som upplevs smidigt av resenärerna. Den djupare belägna stationen bör kunna nås direkt från marknivå och inte enbart ledas via de nuvarande perrongerna.

Landstinget bör också presentera förslag på hur kollektivtrafikssituationen ska lösas för de boende och de tillkommande i nya byggprojekt kring och väster om de tunnelbanestationer som föreslås försvinna. Vi ställer oss frågande till varför ingen uppskattning av antalet potentiella passagerare inom gångavstånd från de föreslagna uppgångarna finns med i beslutsunderlaget.

Station Sofia

Staden anser att det är mycket viktigt att tillsammans med förvaltningen fortsätta att studera lägen för stationsentréer, och utformning av dessa, för station Sofia.

Vid Renstiernas gata och Tjärhovsplan ligger en viktig bytespunkt för buss och dit kommer många av tunnelbanans resenärer att ta sig för att fortsätta sin resa. Det bör eftersträvas att bytet mellan tunnelbana och buss kan ske på ett smidigt och snabbt sätt.

En stationsentré till tunnelbanan i direkt anslutning till bytespunkten för buss vid Tjärhovsplan ser staden som mycket viktig ur både resenärs- och stadsmiljösynpunkt. Stationen bör ha två uppgångar åt norr och den östliga entrén föreslås bli placerad vid Stigbergsparken nära det planerade nya Ersta sjukhus som planeras få sin huvudentré mot Folkungagatan öster om parken.

Den södra uppgångens läge föreslås inom ett område från Åsögatan i norr till Skånegatan i söder och från Renstiernas gata i väster till Klippgatan i öster. Uppgången ska placeras så att den kan ge god tillgänglighet till de boende på östra Södermalm.

Station Gullmarsplan

Föreslagen uppgång i kvarteret Mårtensdal kan samordnas med det planerade kontorsprojektet i kvarterets västra del. Uppgången kommer att kunna betjäna en stor del av västra Hammarby Sjöstad där ett betydande nytillskott av arbetsplatser men även bostäder planeras.

Söderstaden (Slakthusområdet)

Staden ser att följande stationsentréer för den nya tunnelbanan är de lämpligaste för att stödja stadsutvecklingen i enlighet med översiktsplanen, Vision Söderstaden 2030 och beslutade stadsbyggnadsstrategier:

1. Stationsentré centralt i området med ingångar från Hallvägen. Det innebär att upptagningsområdet omfattar en stor mängd bostäder, verksamheter och andra urbana funktioner inom Slakthusområdet. Det betyder också att enkel och gen omstigning till buss är möjlig, då ett kollektivtrafikstråk planeras i Hallvägen.
2. Stationsentré längre österut i området med ingångar från Rökerigatans södra del. Det innebär goda förutsättningarna till kollektivtrafikförsörjning av en eventuell handelsanläggning i den delen av området och gör det enkelt och attraktivt för de stockholmarna att välja tunnelbanan istället för bil. Det potentiella upptagningsområdet omfattar förutom en stor mängd bostäder och den handelsanläggning som utreds, också verksamheter och andra ur-bana funktioner inom Globenområdet, särskilt Tele2 Arena.

3. Stationsentré vid Rökerigatans norra del möjliggöra enkelt och gent byt till tvärbanan vid station Globen. Det ger också mycket god kollektivtrafik för Hovet, Globen och arbetsplatserna i dess närhet.

Staden ser att den linjesträckning som på bästa sätt kan stödja de lägen för stationsentré enligt ovanstående bör väljas.

Staden stöder FUT i synen att inom influensområdet för tunnelbanan i kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) utreda vidare miljöpåverkan, geotekniska grundförhållanden, markföroreningar etcetera samt påverkan på natur- och kulturmiljön.

Vid placering av Gullmarsplans norra stationsentré bör påverkan på det ekologiska spridningssambandet mellan Årstaskogen och Hammarbyskogen beaktas.

Staden anser att det är viktigt att intrång i privata och offentliga fastigheter minimeras såväl under byggtid som för den permanenta lösningen. Som exempel kan nämnas det intrång som erfordras i samband med anslutning till befintliga spår strax norr om Sockenplan.

Station Hammarby kanal

Den norra tunnelbaneentrén föreslås bli placerad vid kajen på Södermalmssidan. En placering i närmare anslutning till bostäderna strax norr om kajen är egentligen önskvärd. En flytt av tunnelbaneentrén norrut innebär dock att den södra tunnelbaneentrén vid Lumaparken hamnar i ett sämre läge.

Föreslagen placering av den södra tunnelbaneentrén vid Lumaparken, med bra omstigningsmöjlighet till Tvärbana och bussar är optimal och bör därför prioriteras. Staden stöder förvaltningen i synen att inom influensområdet för tunnelbanan i kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) utreda vidare miljöpåverkan, geotekniska grundförhållanden, markföroreningar etcetera samt påverkan på natur- och kulturmiljön.

Staden anser att det är viktigt att intrång i privata och offentliga fastigheter minimeras såväl under byggtid som för den permanenta lösningen.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationer och stationssuppgångars lägen och utformning att preciseras ytterligare i dialog med Stockholms stad. Lägen för stationsuppgångar söks primärt inom de zoner som Stockholms stad har pekat ut. Stationerna ska utformas så att bytesmöjligheterna mellan olika transportslag blir goda.

Förvaltningen noterar Stockholms stads önskemål kring Gullmarsplans utformning, att markytan ska kunna nås direkt från plattform.

En översyn behöver göras av kollektivtrafikförsörjningen i stort i området. Trafikförvaltningen ansvarar för kollektivtrafiken och har i sitt yttrande olika förslag på kollektivtrafikåtgärder som kompletterar tunnelbanan.

Förvaltningen har vid de möten man haft med Stockholms stad kontinuerligt redovisat de utredningsresultat som framkommit, bland annat med antalet potentiella passagerare (antal boende och sysselsatta inom 500/900 meter från plattform).

Förvaltningen noterar Stockholms stads önskemål om tre stationsuppgångar utan inbördes ordning.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplan och vattenverksamhet kommer miljökonsekvensbeskrivningar att genomföras för de aspekter som Stockholms stad lyfter.

Förvaltningen har som utgångspunkt att minimera störningar och intrång i såväl privata som offentliga fastigheter under bygg- och driftsskedet.

6.1.42 Stadsmuseet i Stockholm

Det i underlaget markerade utbredningsområdet för föreslagna samt alternativa sträckningar och stationsplaceringar berör områden med höga kulturmiljövärden. Vissa fastigheter har ett synnerligen stort kulturhistoriskt värde som motsvarar fordringarna för byggnadsminnen i kulturminneslagen. Sträckningarna berör/gränsar dessutom mot områden av riksintresse för kulturmiljövärden, bland annat Djurgården.

Den första delen av tunneln kommer att anläggas inom fornlämningen RAÄ Stockholm 103:1, ett område i Stockholms innerstad med möjlighet att påträffa kulturlager från medeltid och 1600-tal. Marinarkeologisk kompetens kan behöva kopplas in vad gäller de delar av sträckningen som berör Saltsjön.

Med tanke på projektets omfattning förutsätter Stadsmuseet att en miljökonsekvensbedömning kommer att göras och då är det viktigt att de kulturhistoriska aspekterna tas med. Viktiga frågor att arbeta vidare med är placering och utformning av anläggningar ovan jord, stationsentréer, ventilationsanordningar med mera. Enligt PBL 2 kap 6 § ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen samt intresset av god helhetsverkan.

Inom det i underlaget redovisade möjliga placeringarna för uppgångar/entréer finns vidare endast en idag känd fornlämning: Kolerakyrkogården. Före ett eventuellt ingrepp i en fast fornlämning måste man ansöka om tillstånd hos länsstyrelsen. Det är även viktigt att säkerställa att fornlämningar inte skadas vid upprättade av tillfälliga etableringsytor under byggtiden. I de fall äldre lämningar påträffas under arbetets gång, ska arbetet omedelbart avbrytas och länsstyrelsen kontaktas.

Det saknas information för att bedöma hur kulturhistoriskt värdefulla delar av byggnaders grundläggningar, sömmar och övriga beståndsdelar riskerar att påverkas av sprängningar med mera. Det är viktigt att ett underlag som beskriver byggnadernas status tas fram i god tid. Dokumentationen bör innehålla information om byggnadernas konstruktion, skick samt kulturhistoriska värde. Utifrån detta underlag ska sedan åtgärdsförslag för hur kulturhistoriskt värdefull bebyggelse kan skyddas från skador som sättningar, sprickbildningar, ytskicksbortfall etcetera utformas.

I de fall nya detaljplaner kommer att innefatta byggnader med kulturhistoriskt värde, bör dessa få skydds- och varsamhetsbestämmelser i plan.

Bemötande

En miljökonsekvensbeskrivning kommer att tas fram i samband med kommande järnvägsplan. I den lokaliseringsutredning som tagits fram för området mellan Gullmarsplan och Sockenplan har samtliga kulturklassade byggnader listats och beskrivits enligt vad som står i Boverkets byggregler. Frågan om att skydda byggnader och områden har lyfts både i lokaliseringsutredningen samt i underlaget för beslut om betydande miljöpåverkan samt kommunicerats med Länsstyrelsen i Stockholm län. Kontakt har tagits med kulturkompetens på länsstyrelsen för vidare kommunikation i det fortsatta arbetet. I dagsläget bedöms inte Kolerakyrkogården påverkas av uppgångarna eller byggskedet.

I samband med kommande miljökonsekvensbeskrivning kommer en utredning rörande kulturklassade byggnader genomföras. Det kommer också göras avstämningar med hydrogeologisk och vibrationskunnig expertis för att säkerställa att sprängning och eventuell grundvattenavsänkning inte skadar byggnaderna.

Om marinarkeologisk kompetens är nödvändig kommer sådan att kopplas in.

6.1.43 Stockholms stads handelskammare

Det är mycket positivt med utbyggnaden. Även att göra Hagsätragrenen Blå är bra för kapacitetsökningen. Viktiga målpunkter är Globen, Tele2Arena och eventuellt Ikea-varuhus, varför alternativ Svart förordas även om frågan måste analyseras noga.

Bemötande

Förvaltningen noterar att Stockholms stads handelskammare förordar alternativ Svart.

6.1.44 Storstockholms brandförsvaret - SSBF

SSBF bedömer att hänsyn till risker och möjlighet till räddningsinsatser inte har beaktats i samband med val av stationsplacering och spårsträckning. SSBF bedömer också att detta inte är förenligt med den ambition och det syfte som miljöbalken har med samverkan och samråd mellan berörda parter och myndigheter.

SSBF efterfrågar även fortsättningsvis en handlingsförteckning och ser fram emot att samråd sker eftersom arbetet fortskrider med att ta fram handlingar som berör SSBF:s verksamhetsområde. SSBF belyser olika risker att hantera i samråd med SSBF, inklusive uppsåtliga/brottsliga handlingar.

SSBF belyser även att Sofia kommer få höga personflöden till och från stationen som måste beaktas i plan avseende utrymningsituation. Likaså gäller vid Gullmarsplan. Vid Gullmarsplan och ny station i Slakthusområdet tillkommer beaktande avseende närheten till arenaområdet. I plan bör även beaktande av placering av utflöden göras, även med tanke på omliggande bebyggelse.

Framkomlighet, tillgänglighet, räddningspersonalens säkerhet, insatsvägar inne i objektet och tillgång till brandvatten är aspekter som behöver beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen för att möjliggöra räddningsinsatser.

Station Sofia kommer ligga djupt i berget och avstånden mellan Kungsträdgården och Sofia kommer vara långa. En eventuell händelse i tunneln mellan stationerna kommer kräva att räddningstjänsten har tillgång till en för räddningstjänstens fordon körbar insatstunnel/servicetunnel/utrymningstunnel för att kunna ha möjlighet att ta sig fram till platsen och påbörja en insats. SSBF bedömer att två parallella spårtunnlar inte är att likställa med en egen service/insats/utrymningstunnel. Även vid Hammarby kanal förespråkas en körbar räddningstunnel/servicetunnel för att räddningstjänsten ska kunna utföra en effektiv insats.

Bemötande

Samrådets syfte har varit få in synpunkter på platser för stationsplaceringar och på principer för var stationsuppgångar kan ligga i förhållande till befintlig och kommande stadsstruktur. Arbetet utgår från förstudien och idéstudien som genomfördes 2014. Samtidigt pågår ett övergripande arbete med säkerhetskoncept för tunnelbaneutbyggnaden. Detta arbete sker centralt hos förvaltningen. Länsstyrelsen i Stockholms län och räddningstjänst är inbjudna till möten om detta arbete. För de lokala frågeställningarna kring projekt Nacka och Gullmarsplan/söderort kommer möten hållas med länsstyrelsen och berörd räddningstjänst med start sommaren 2015. Först då kommer projekteringsförutsättningarna vara så pass klara att det finns bra förutsättningar för att diskutera varje enskild stations lokala utrymningsvägar, säkerhet för trafikanter och tillgänglighet för räddningstjänst både under bygg- och under driftskedet.

6.1.45 Stureby Socialdemokratiska förening

Föreningen är positiv till utbyggnaden och ser många fördelar med förslagen. Dock anser föreningen att det saknas en noggrann konsekvensbeskrivning för de boende i och omkring det berörda planområdet samt att en ordentlig analys av var de framtida bostadsområdena ligger saknas. Landstinget borde ta fram sådana innan ett beslut fattas om detta förslag.

Flertalet nya bostäder torde inte byggas i Slakthusområdet utan snarare väster om nuvarande Gröna tunnelbanelinjen till Hagsätra. En flyttning av tunnelbanestationerna Globen och Enskede Gård skulle således innebära att det dels förändrar resvägen för alla nuvarande boende utefter linjen till Hagsätra, dels inte förbättrar kollektivtrafikförsörjningen för de tillkommande bostadsområdena i närområdet. I det nu presenterade förslaget torde en oförändrad placering av stationerna Enskede Gård och Globen (alternativ Blå) vara att föredra eftersom en sådan placering ligger närmare flertalet nytillkommande bostadsområden i dessa stadsdelar samt i minst utsträckning försämrar resandet för tunnelbanans nuvarande resenärer.

I samband med planeringen av denna arena hävdades att Tele2Arena i sitt läge hade en god trafikförsörjning genom att den låg på gångavstånd mellan stationerna Globen och Blåsut. Föreningen finner att detta fortfarande är fallet och att det för att förbättra

denna lokalisering i första hand krävs att den tidigare planerade gångvägsförbindelsen över Nynäsvägen till Blåsut genomförs.

För de boende kring den nuvarande tunnelbanesträckan mellan Gullmarsplan och Hagsätra är det inte av särskilt stort intresse att marginellt förkorta gångavståndet till vare sig Tele2-arena eller det nya planerade handelsområdet i Slakthusområdet. Viktigare torde det vara att bevara tillgången till goda handelscentra i Högdalen, Svedmyra, Globen och Gullmarsplan, förutom på Södermalm och i innerstaden.

Bemötande

Förvaltningen har tagit fram en lokaliseringsutredning där samrådet utgör en del av arbetet. Sträckningsalternativen baseras bland annat på den konsekvensanalys som genomförts i denna utredning. Lokaliseringsutredningen ligger till grund för det sträckningsalternativ som landstinget tar beslut om under hösten 2015.

I samband med utvecklingen av Slakthusområdet planeras en förbindelse i ost-västlig riktning som stärker kopplingen mellan Blåsut och Slakthusområdet.

Förvaltningen noterar att Stureby socialdemokratiska förening föredrar en oförändrad tunnelbana till Hagsätra.

6.1.46 Svenska Bostäder AB

Svenska Bostäder ser positivt på utbyggnaden och förstärkningen av Stockholms tunnelbana. Det är under byggprocessen och vid lokalisering av uppgångar och sträckningar viktigt att beakta att störande buller och vibrationer minimeras för de närboende.

Bemötande

Störningar under byggskedet är främst kopplade till var arbetstunnlar, stationsuppgångar och etableringsytor lokaliseras. Åtgärder kommer att vidtas för att minimera störningar för boende under byggtiden.

6.1.47 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät och förvaltningen har haft dialog kring eventuell sänkning av kabeltunneln och eventuella ändringar av planerat läge för tunnelbanan för att undvika konflikt mellan parternas tunnelanläggningar vid Hammarby kanal. Svenska kraftnäts ansökningar omfattar två alternativa kabeldjup under Södermalm och Hammarby Sjöstad. Med anledning av detta är det av största vikt att parterna fortsätter ha en dialog kring respektive planerad tunnelanläggning för att undvika konflikt, gärna efter att samrådet är utfört och mer definitivt förslag om sträckning vid Hammarby kanal finns.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer sträckningar, stationer och uppgångar att preciseras ytterligare. Förvaltningen avser att ha en fortsatt dialog med Svenska kraftnät för att undvika konflikter mellan parternas tunnelanläggningar.

6.1.48 Svenska kyrkan

Samtliga av Svenska kyrkans kyrkor längs de planerade sträckningarna är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950) 4 kap. kyrkliga kulturminnen samt begravningslagen (1990:1144). Det gäller nu Sofia kyrka, Sjöstadskapellet, Sankt Jacobs- och Nacka kyrka med tillhörande kyrkogård, gravvårdar och kapell.

Det är väsentligt att inga skador sker på kyrkorna och kulturarvet vid bygget av ny tunnelbana. Svenska kyrkans verksamhet ska även kunna bedrivas under byggtiden utan bullerstörningar och den nya tunnelbanan får inte heller under drift ge störningar i verksamheten.

Svenska kyrkan önskar omgående en formell samrådsprocess genom att särskilt avtal upprättas mellan Svenska kyrkan och förvaltningen för utbyggnad av tunnelbanan. Där ska församlingarna ges insyn i projektet och förses med alla data beträffande den kommande påverkan. För detta ska församlingarna ges möjlighet att på förvaltningens bekostnad anlita tekniska biträden i sådan omfattning att församlingarna kan samråda som jämngod part.

Svenska kyrkan önskar att förvaltningen, i samråd med Svenska kyrkan och Länsstyrelsen i Stockholms län, ska utforma ett program för riskanalys, syneförrättning, övervakning och kontroll av kulturmiljön under bygget av tunnelbanan. Svensk standards besiktningsverktyg godtas inte utan ett program likvärdigt det som skapades för att kontrollera påverkan från anläggandet av Citybanan krävs. Detsamma gäller även gräns- och larmvärden.

Nacka kyrka

Nacka församling förordar en annan sträckning än den föreslagna, vilken går alltför nära Nacka kyrka och Nacka norra kyrkogård. Detta för att minska riskerna för skador på Nacka kyrka där det redan finns sättningsproblematik. Kyrkogården har ett stort kulturhistoriskt värde i dess egenskap av begravnings- och minnesplats för generationer av nackabor.

Sofia kyrka

För att minimera riskerna för skador på kyrkan önskar Svenska kyrkan ytterligare utredning av stationsläget i Sofia samt för schaktlägena för hiss.

Bemötande

Kyrkor har ett särskilt skydd enligt kulturmiljölagen. Vi undersöker hur tunnelbanan kan lokaliseras, utformas och byggas så att värdena i de kyrkliga byggnadsminnena inte riskeras. Förvaltningen kommer att dra erfarenheter från och utveckla det arbetssätt som togs fram under bygget av Citybanan med till exempel besiktningar, kontrollplaner och uppföljning.

I det fortsatta samrådet med Svenska kyrkan kommer projektet fortlöpande att rapportera vilka lösningar som prövas. Oavsett vilken sträckning som väljs kommer byggmetoderna att anpassas så att skador i omgivande byggnader undviks. Detta blir extra viktigt i närheten av byggnader med högt kulturhistoriskt värde.

För att minska vibrationer och stomljud i driftskedet finns tekniska lösningar som innebär att ljud och vibrationer dämpas. Dessa dimensioneras med utgångspunkt från de krav som ställs av de verksamheter som pågår i berörda fastigheter.

6.1.49 Svenska Turistföreningen

Svenska Turistföreningen är mycket positiv till båda utbyggnaderna och önskar att de kan snabbas på. För miljöns skull förutsätts att sträckningen under Saltsjön sker i bergtunnel och inte i sänktunnel. De lämnar för övrigt följande synpunkter:

Det är positivt med bytesmöjligheterna i Gullmarsplan. De förordar sedan alternativ Svart genom Slakthusområdet då det är ett ”mellanalternativ” som borde tillgodose de flestas önskemål. De boende i Enskede gård kan kompenseras genom förbättrade gångvägar till den nya stationen.

Angående Nackalinjen skriver Svenska Turistföreningen att planeringen bör möjliggöra för en förlängning ut mot Orminge. Det får gärna finnas en ”fri” gångpassage under Hammarby kanal. I Sickla bör uppgångslägena ge bra tillgång till Sickla köpkvarter och i Nacka C bör uppgångslägena leda till bra bytesmöjligheter till busstrafik till Saltsjö Boo/Värmdö.

Bemötande

Enligt den tidplan som finns för tunnelbaneutbyggnaderna är byggstart år 2018 och trafikstart år 2025. Förvaltningen bekräftar att passagen under Saltsjön kommer att ske i bergtunnel.

Förvaltningen noterar att Svenska Turistföreningen förordar alternativ Svart.

Nacka station kommer att utformas så att en förlängning till Orminge C är möjlig.

Station Hammarby kanal ligger på cirka 45-50 m djupt. Om cykeltunneln skulle placeras intill stationen kan den bara nås via mycket långa ramper eller hiss. En kombination av tunnelbanestation och cykeltunnel bedöms inte vara genomförbar. Däremot kommer man, med till exempel SL:s månadskort kunna gå ner i ena stationsuppgången och gå via plattformen för att komma upp på andra sidan kanalen. En gen och snabb lösning för cyklister bör lösas på annat sätt.

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationsuppgångars läge och utformning att preciseras ytterligare i dialog med Nacka kommun och berörda intressenter. Stationerna ska utformas med goda bytesmöjligheter mellan olika transportslag och med god tillgänglighet till omgivande målpunkter och anslutande transportsystem.

6.1.50 Södertörns brandförsvarsförbund

Vid lokalisering av stationsuppgångar för nya tunnelbanan bör en analys av riskerna vara ett underlag för beslut. En stor mängd människor kommer att röra sig till och från stationerna och en olycka med exempelvis farligt gods skulle kunna få stora konsekvenser eftersom människorna är fritt exponerade. Stationsuppgångar och gångstråk bör utformas så att större riskkällor undviks. För de tunnelbanestationer som planeras i Nacka kommun är det främst vid Nacka C som Södertörns brandförsvarsförbund kan se konfliktpunkter mellan stationsuppgångar och transporter av farligt gods. Det gäller dels transporter som går på väg 222 men i synnerhet de transporter till och från Bergs oljehamn som använder avfarten från väg 222 alldeles invid föreslagna stationsplacering. Påverkan från dessa farliga godstransporter bör utredas.

Vid etablerande av stationsuppgångar är det viktigt att ta personsäkerhet i beaktande. Ett exempel på detta kan vara att möjliggöra uppgångar på vardera sidan av de större barriärer som finns i närheten, till exempel Värmdöleden och Värmdövägen. Södertörns brandförsvarsförbund förespråkar lösningar där gångtrafikanter inte behöver röra sig på dessa större vägar. Detta för att undvika konfliktpunkter mellan fordonstrafikanter och gångtrafikanter. Runt stationsuppgångar bör det finnas tillräckligt utrymme för utrymmande personer i en eventuell utrymningssituation. Utrymmande personer måste kunna utrymma till säker plats. Beräkningar för detta bör utgå från rusningstrafik. Vid fortsatt planering bör även räddningstjänstens tillgång på uppställningsplatser i anslutning till stationsuppgångar planeras.

Bemötande

Samrådets syfte har varit få in synpunkter på platser för stationsplaceringar och på principer för var stationsuppgångar kan ligga i förhållande till befintlig och framtida struktur. Arbetet utgår från förstudien och idéstudien som genomfördes 2014. Samtidigt pågår ett övergripande arbete med säkerhetskoncept för tunnelbaneutbyggnaden. Detta arbete sker centralt hos förvaltningen. Länsstyrelsen och räddningstjänst är inbjudna till möten om detta arbete. För de lokala frågeställningarna kring projekt Nacka och Gullmarsplan/söderort kommer möten hållas med länsstyrelsen och berörd räddningstjänst med start sommaren 2015. Först då kommer projekteringsförutsättningarna vara så pass klara att det finns bra förutsättningar för att för varje enskild station diskutera lokala utrymningsvägar, säkerhet för trafikanter och tillgänglighet för räddningstjänst både under byggskedet och under driftskedet.

Förvaltningen tar med sig Södertörns brandförsvarsförbunds synpunkter i det fortsatta arbetet.

6.1.51 TeliaSonera Skanova

Generellt önskar Skanova att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt och att detta registreras på planen. Tvingas Skanova vidta

undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra byggandet av tunnelbanestationerna så förutsätter Skanova generellt att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet ingår att kartlägga alla ledningar. Om utredningsområdet närmar sig en ledningsanläggning kommer det hållas samråd med TeliaSonera Skanova.

6.1.52 Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen anser att det är viktigt att ha med nuvarande och kommande kollektivtrafik inför framtida förändringar i tunnelbanesystemet. Framtida förändringar är bland annat stomlinje M och I, där M skulle kunna nyttja frigjorda ytor i tunnelbanans sträckning. Stomlinje 4 skulle kunna dras vidare till Slakthusområdet om detta får tunnelbana. Station Sofia bör bli en trespårsstation likt Västra Skogen så att tåg från Hagsätra och Nacka kan ankomma samtidigt och ge smidig invävning på gemensamma sträckan. Även möjligheten till att vända enstaka tåg lyfts.

Byten måste kunna ske så smidigt, kort och attraktivt som samt att resenärernas fördelning på stationsingångar blir så jämn som möjligt. Hanteringen av depå måste hanteras inom projektet, bland annat avseende Högdalens depå.

Trafikförvaltningen kommer i detta yttrande inte förorda någon av sträckningarna, då samrådsunderlaget ännu inte är tillräckligt svarar på de perspektiv som behöver beaktas för att klargöra konsekvenserna av respektive alternativ. Däremot ser trafikförvaltningen sammantaget att av det underlag som hittills är framtaget så pekar det på att en sträckning via Slakthusområdet bör förordas. Av alternativen genom Slakthusområden bör följande parametrar särskilt beaktas:

- Bytet till övrig kollektivtrafik längs Hallvägen bör vara så kort och attraktivt som möjligt, samt ske i så trygga förhållanden som möjligt.
- Att tillräcklig kapacitet ges vid tömning av arenan.
- Att stationen Blåsut inte får en alltför hög belastning, då möjligheterna att öka kapaciteten i entrén inte är särskild goda.

Avseende respektive station så måste bytena mellan andra kollektivtrafikslag men även mellan olika linjer vid Sofia och Gullmarsplan kunna ske kort, snabbt, tryggt och effektivt. Drift av anläggningar, bland annat hisslösningar, måste beaktas.

Vid Slakthusområdet erbjuder alternativ Rosa en annorlunda matning till plattformen jämfört med andra lägen, något som är positivt ur kapacitetssynpunkt. Vid Globen alternativt. Slakthusområdet kommer evenemangstrafik att äga rum. Därför behöver det finnas vändspår gärna vid plattform för att effektivt kunna köra extratåg vid evenemang.

Buller och framtida vibrationer från den framtida tunnelbanan behöver hanteras i tunnelbaneprojektet, men också bevakas i kommande planläggning av framtida bebyggelse kring tunnelbanan.

Trafikförvaltningen ser gärna en samverkan med förvaltningens trafikeringskompetens för att hitta bra lösningar.

Bemötande

I det fortsatta arbetet kommer en översyn att behöva göras av kollektivtrafikförsörjningen som helhet i området. Förvaltningen är som helhet positiv till de olika förslag som Trafikförvaltningen föreslår.

Exakt spårutformning av station Sofia är inte klar i dagsläget utan kommer att utredas vidare i det fortsatta projekteringsarbetet. Förvaltningen tar med sig Trafikförvaltningens önskemål.

Förvaltningen noterar att Trafikförvaltningen föredrar ett sträckningsalternativ via Slakthusområdet men att man inte tar ställning för vilket alternativ detta är.

Generellt gäller att stationerna ska utformas så att bytesmöjligheterna mellan olika transportslag blir goda. Vid utformning kommer hänsyn att tas till olika typer av resenärflöden och hur dessa fördelas på olika uppgångar. En strävan finns att flödena ska fördelas så jämnt som möjligt. Varje station kommer att utformas utifrån de särskilda förutsättningar som råder på platsen.

Det pågår en särskild utredning kring depåer inom förvaltningen. I denna görs en översyn av depåbehov och förslag till lokalisering av dessa.

Vid utformning av spår kommer hänsyn att tas till såväl reguljär tunnelbanetrafik som extrainsatta tåg vid evenemang.

Störningar under byggskedet är främst kopplade till var stationsuppgångar, arbetstunnlar och etableringsytor lokaliseras. Åtgärder kommer att vidtas för att minimera störningar för boende under byggtiden.

Förvaltningen samarbetar redan idag med Trafikförvaltningen i olika frågor. Förvaltningen förutsätter att detta samarbete fortsätter så länge som det finns behov av det.

6.1.53 Trafikverket

Trafikverket ser positivt på en utbyggnad av tunnelbanans Blå linje, som ger en förbättrad tillgänglighet i en expansiv del av regionen.

God tillgänglighet, korta avstånd samt enkelhet att förflytta sig mellan gatunivå och plattform är mycket väsentligt för attraktiviteten. Det är också viktigt att utnyttja möjligheten att de nya stationerna och plattformarna utformas på ett trafiksäkert sätt, så att personer inte kan ta sig ut i spårområdet.

Det är viktigt att utreda vilka konsekvenser exploateringarna som tunnelbanan medger ger på övrig transportinfrastruktur, så att vägnätet i anslutning till utvecklingsområdena inte ytterligare belastas mer än nödvändigt. Det också angeläget att tunnelbanan i den nya sträckningen blir ett tillräckligt attraktivt alternativ för resenärerna för att gynna en överflyttning från bilresande till kollektivtrafik.

Trafikverket vill poängtera att Södra länken och dess skyddszon inte på något sätt får påverkas. Skyddsavståndet mellan tunnelanläggningen och bebyggelse/övriga anläggningar är 15 meter och ska vara opåverkad av åtgärder från tunnelbaneutbyggnaden. Tunnelbaneprojektet måste fortsatt utreda och säkerställa att anläggningstekniska liksom fastighetsrättsliga frågor omhändertas och klargörs i dialog med Trafikverket.

I fortsatt planering ska hänsyn tas till existerande kontrollbrunnar kring tunnelmynningarna och tillhörande krav på grundvattennivåer. Utbyggnaden planeras till stora delar ske i berg, men kommer också passera delar som är känsliga för påverkan av grundvattenförändringar. Det aktuella området utgör till exempel en del av Stockholmsåsen med genomsläppligt material.

I Slakthusområdet/Enskede Gård är det stationsläge som bäst svarar mot en hög kollektivtrafikandel av resorna till och från området ytterst önskvärt. Det är viktigt att kapaciteten för vägtrafiken på Södra länken/Nynäsvägen inte på något sätt påverkas negativt. Inom Slakthusområdet har Trafikverket en arbetstunnel som skapades när Södra länken byggdes. Arbetstunneln ska fortsatt hållas tillgänglig för Trafikverkets verksamhet i enlighet med gällande avtal.

Trafikverket anser att det hade varit önskvärt att miljökonsekvensbeskrivningen funnits framme till detta samråd. Det är viktigt att ha med bygg- drift- och trafikeringskedde i kommande miljökonsekvensbeskrivningarna likväl som konsekvenser för överflyttning mellan olika trafikslag för de olika alternativen. Trafikverket har nyligen tagit fram en metod för att beräkna klimat- och energiåtgång i byggskedet vilken borde kunna tillämpas även här.

Transporter under byggtiden kommer att påverka ett redan idag hårt belastat vägnät. Behovet av god framkomlighet på det regionala vägnätet, för alla trafikslag, är av största vikt under byggnadstiden. Inte minst vid etableringsområden för stationer. Trafikverket vill uppmärksamma den mellan Trafikverket Region Stockholm, Trafikförvaltningen, Stockholms stad, Nacka kommun och Solna stad partsgemensamma överenskommelsen från 2014 rörande planering och åtgärder för regional framkomlighet. Samverkan utgår från ett gemensamt förhållningssätt för att säkerställa att funktionaliteten på det primära regionala transportnätet kan upprätthållas.

Trafikverket anser att det bör tydliggöras hur transporter under byggskedet ska genomföras och i möjligaste mån undvika transportvägar som går längs skolvägar, förbi skolor och förskolor och bostäder. Om transporter måste ske på dessa vägar behöver man redan i tidigt skede utreda och planera för olika åtgärder, exempelvis alternativa skolvägar, hastighetsdämpande åtgärder, säkra passager för gång och cykel med mera.

Om åtgärder krävs på det statliga vägnätet till följd av tunnelbaneutbyggnaden skall dessa bekostas av annan än Trafikverket och regleras i avtal innan tunnelbaneplanerna antas.

Trafikverket förutsätter att Stockholms läns landsting håller löpande samråd med målet att nå samsyn avseende riksintressen, miljökonsekvenser samt förutsättningar för byggtiden innan granskningsskedet. Vidare bör projektet återkommande ha kontakt om eventuell påverkan på det statliga vägnätet och upprätta avtal om i sådana frågor i god tid innan påverkan sker.

Bemötande

Detta dokument är en del i samrådet avseende tunnelbaneutbyggnad Sofia-Gullmarsplan/söderort. I samrådet ingår att ge en översiktlig bild av vad som planeras. Sträckningar, uppgångar, arbets- och etableringsområden är ännu inte bestämda. Skyddade områden är översiktligt redovisade. Syftet med samrådet är att samla in information och synpunkter från allmänhet, myndigheter, organisationer och sakägare bland annat inför sammanställandet av mer utredande miljöbedömningar. Inkomna yttranden vid samrådet visar vilka aspekter som anses vara viktigast i det aktuella projektet. Det är därför inte aktuellt att redan i detta samrådsskede ha gjort klart en miljökonsekvensbeskrivning för övriga att ta ställning till.

Utbyggnaden av tunnelbana Sofia-Gullmarsplan/söderort kommer att ingå i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplan för -Nacka och Gullmarsplan/söderort. I framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägsplanen kommer många aspekter att utredas grundligt, inklusive de som Trafikverket nämner. Det kommer också att genomföras en ansökan om tillstånd för vattenverksamhet, eftersom tunnelbaneutbyggnaden bedöms påverka grundvattnet. I miljökonsekvensbeskrivningen för ansökan kommer konsekvenser relaterade till grundvattnet, såsom sättningar, att redovisas.

Förvaltningen förutsätter fortsatt samråd så länge det behövs.

7 Sammanfattning för båda grenarna

7.1 Allmänhetens synpunkter

Vid genomgången av de synpunkter som inkommit är det många som återkommer flera gånger. Dessa är i viss del samma för båda tunnelbanelinjerna men vissa olikheter finns också mellan de två grenarna. Nedan görs en översiktlig sammanfattning av de framträdande synpunkter som framkommit, uppdelat på sträcka.

Från Kungsträdgården till Nacka C

- De allra flesta är mycket positiva till en utbyggnad av tunnelbana till Nacka.
- Stort önskemål om utbyggnad av linjen förbi Nacka C och vidare ut till Orminge och Gustavsberg.
- Tillgänglighet på båda sidor om barriärer så som stora vägar, Saltsjöbanan och Hammarby kanal är viktigt.
- Många har i fritext kompletterat med att de vill att den nya tunnelbanelinjen ut mot Nacka fortsätter över Skurubron och bort till Orminge C och Gustavsberg. Det är stadsdelar som expanderar och där behovet av kollektivtrafik ökar.
- Omkring 17 procent av alla som har svarat på Nackagrenens digitala enkät har uttryckt sig direkt positiva till det nya bygget. Ungefär tre procent har uttryckt sig negativt. Det finns ett stort engagemang för frågan, både bland de som är för bygget och bland de som är emot.
- En fråga som ofta har kommit upp är att station Sofia är planerad att ligga alltför djupt ner och att hisslösningen inte känns trygg och säker.

Från Kungsträdgården till Gullmarsplan och söderort

- Av privatpersoner har ungefär 530 förordat alternativ Blå i sammanlagt första och andra hand. Ungefär 680 har på samma sätt förordat alternativ Svart.
- Många är oroliga för att stationerna Enskede gård och Globen kan komma att tas bort med försämrad tillgänglighet och attraktivitet till kollektivtrafiken som följd.
- Många uttrycker oro för eventuellt byte vid Gullmarsplan, både på grund av tillgänglighet men också tidförlust samt att stationen ligger djupt vilket känns otryggt. Det påtalas också att de boende längs med linjen tappar den naturliga kopplingen till Södermalm där många arbetar.
- Flera tycker även att en central station i Slakthusområdet kommer ge området en välbehövad kollektivtrafikförsörjning och är positivt för handel och vid evenemang. Även restidsförkortning med en station färre än idag är positivt för vissa.
- Att ha en central station i Slakthusområdet påtalas av många som otryggt, framför allt vid stora evenemang.

- Många tycker att prioriteringen borde vara (ofta befintliga) boende – inte handel och evenemang.
- Frågan om varför just Hagsätragrenen ska bli Blå (och inte någon av de andra Gröna linjerna) har väckts.

För båda grenarna

- Utformningen av station Sofia har kommenterats av många. Stationen ligger alltför djupt och enbart hiss upplevs vara otryggt och till och med avskräcka vissa för framtida användning. Frågor gällande brand- och katastrofberedskapen uppkommer ofta. Även frågor om ensamma kvinnors trygghet kvälls- och natttid har uppkommit.
- Sofia föreslås ligga mer österut eller söderut än förslaget.
- Önskemål på gång- och cykelpassage under Hammarby kanal, parallellt med den nya stationen påtalas av många. Passagen ska gå att passera utan SL-biljett. Det är mycket positivt med uppgångar på varsin sida kanalen.

7.2 Synpunkter från myndigheter, organisationer och företag

Från Kungsträdgården till Nacka

Av de inkomna yttrandena har samtliga uttryckt sig positiva eller neutrala till en utbyggnad och satsning på tunnelbanan i Stockholm.

Flera påtalar svårighet av placering av entré vid station Sofia där det finns höga kulturmiljövärden. Tjärhovsplan har lyfts som lämplig för en uppgång, medan Skånegatan och Vitbergsparken är allt för känsliga. Istället skulle till exempel Bondegatan och Renstiernas gata vara lämpligare. Det har även framförts att det skulle ge vinster med en mer östlig placering av stationen.

Gällande stationsplaceringar så framhåller många vikten av att ha korta, snabba, trygga och effektiva byten mellan både olika linjer och olika trafikslag. Det ska också vara lätt att ta sig till stationerna.

Sträckan mellan station Hammarby kanal och station Sickla bedöms i några fall som alltför lång och att det borde vara möjligt med en station mittemellan. I så fall kan stationen i Sickla flyttas lite längre österut. Det finns även förslag på en framtida station med uppgång mot Skeppsholmen/Allmänna gränd.

Det gäller även att ta hänsyn till människors hälsa och framtida klimatförändringar. Storstockholms brandförsvaret menar att hänsyn till risker och möjlighet till räddningsinsatser inte har beaktats, bland annat när det kommer till utrymningssituationen i de olika nya stationerna. Bland annat krävs en för räddningstjänstens fordon körbar insatstunnel/servicetunnel/utrymningstunnel för att ha möjlighet att ta sig fram och påbörja räddningsinsatser. Just detta gäller främst mellan Kungsträdgården-Sofia och vid Hammarby kanal.

En organisation förespråkar en gång- och cykelbro över Hammarby kanal istället för en tunnel.

Nedan listas olika synpunkter som kan ha direkt påverkan på projektet framöver. Observera att detta är ett urval och att flera instanser efterfrågar fortsatt samråd för att säkerställa god fortsatt planering:

- Nacka Socialdemokratiska Arbetarekommun påtalar att det måste finnas utrymme för framtida spårutökning av Saltsjöbanan vid till exempel station Järlna även efter att stationen har byggts.
- Nacka Socialdemokratiska Arbetarekommun samt två bostadsrättsföreningar påpekar att sträckningen Nacka C-Orminge bör byggas ut framöver.
- Trafikförvaltningen påtalar att det behöver finnas vändspår gärna vid plattform för att effektivt kunna köra extratåg vid evenemang.
- Storstockholms brandförsvaret bedömer att hänsyn till risker och möjlighet till räddningsinsatser inte har beaktats i samband med val av stationsplacering och spårsträckning och att detta inte är förenligt med den ambition och det syfte som miljöbalken har med samverkan och samråd mellan berörda parter och myndigheter.
- Trafikverket påtalar vikten av att inte störa befintlig trafik eller trafikanläggningar, till exempel Södra länken med skyddsavstånd på 15 m.
- Nacka församling förordar en annan sträckning än den föreslagna, vilken de anser går alltför nära Nacka kyrka och Nacka norra kyrkogård.

Från Kungsträdgården till Gullmarsplan och söderort

Av de inkomna yttrandena har samtliga uttryckt sig positiva till en utbyggnad och satsning på tunnelbanan i Stockholm.

Flera påtalar svårighet av placering av entré vid station Sofia där det finns höga kulturmiljövärden. Tjärhovsplan har lyfts som lämplig för en uppgång, medan Skånegatan är allt för känslig. Istället skulle till exempel Bondegatan och Renstiernas gata vara lämpligare. Det har även framförts att det skulle ge vinster med en mer östlig placering av stationen.

Vid Slakthusområdet har de flesta förordat alternativ Blå. I det sammanhanget har flera påtalat exploateringen väster om befintlig tunnelbana som mycket viktig att beakta. Även alternativ Svart har framhållits av vissa som förstahandsval. Ikea/IKANO och ytterligare några framhåller alternativ Rosa och/eller Grön.

Gällande stationsplaceringar så framhåller många vikten av att ha korta, snabba, trygga och effektiva byten mellan både olika linjer och olika trafikslag.

Flera har även belyst byggtiden. Både att trafiken måste hanteras så att den inte blir besvärande samt att buller och luftkvalitet måste klaras även för byggtiden. Även trafiksäkerhet för bland annat barn har lyfts fram som viktigt.

Nedan listas olika synpunkter som kan ha direkt påverkan på projektet framöver. Observera att detta är ett urval och att flera instanser efterfrågar fortsatt samråd för att säkerställa god fortsatt planering:

- Trafikförvaltningen påtalar att det behöver finnas vändspår vid den station som ligger närmast arenorna för att effektivt kunna köra extratåg vid evenemang.
- Storstockholms brandförsvaret bedömer att hänsyn till risker och möjlighet till räddningsinsatser inte har beaktats i samband med val av stationsplacering och spårsträckning och att detta inte är förenligt med den ambition och det syfte som miljöbalken har med samverkan och samråd mellan berörda parter och myndigheter.
- Trafikverket påtalar vikten av att inte störa befintlig trafik eller trafikanläggningar, till exempel Södra länken med skyddsavstånd på 15 meter.

Ett stort tack till alla som har tagit sig tid
och tyckt till under samrådtiden!