

Augusti 2015

Samrådsredogörelse

Sammanställning av hittills inkomna synpunkter i samrådsprocessen under perioden mellan 13 mars - 4 juni



Titel: Samrådsredogörelse – Sammanställning av hittills inkomna synpunkter i samrådsprocessen under perioden mellan 13 mars - 4 juni

Konsult: Sweco

Uppdragsledare: Cornelis Harders, Sweco

Rapportansvarig: Emma Lindqvist, Sweco

Bilder & illustrationer: Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) och Sweco om inget annat anges

Diarienummer:

Utgivningsdatum: augusti 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	5
3	Inkomna yttranden mellan 13 mars - 6 maj	7
3.1	Inkomna yttranden från privatpersoner	7
3.2	Inkomna yttranden från offentliga instanser, organisationer och företag	7
4	Samråd 7 maj - 4 juni	9
5	Inkomna yttranden från privatpersoner	11
5.1	Inkomna yttranden	12
6	Inkomna yttranden från offentliga instanser, organisationer och företag	36
6.1	Inkomna yttranden	36
7	Sammanfattning	40
7.1	Privatpersonernas synpunkter	41
7.2	Synpunkter från offentliga instanser, organisationer och företag	42

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 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 Förvaltning 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.

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.

När Hagsätragrenen går från att vara Grön linje till Blå linje krävs ombyggnation. Till exempel måste tunnelbanan förläggas under jord för att kunna kopplas samman med station Sofia. I och med denna stora ombyggnation finns även möjlighet att göra justeringar av linjesträckning och stationslägen utifrån den samhällsutveckling som det finns kännedom om idag. Detta har föranlett en lokaliseringsutredning av linjedragning vid områdena Slakthuset, Enskede gård och Globen. Lokaliseringsutredningen är i fokus för denna samrådsredogörelse.

Nedan visas den framtida tunnelbanesträckningen som utretts i lokaliseringsutredningen och som varit aktuellt för det senaste samrådet.



Figur 1.1 De framtida tunnelbanelinjerna. Sträckan som har utretts i den här rapporten är Gullmarsplan till Sockenplan. Den grå markeringen visar den nya sträckningen för linje 19 mellan T-Centralen och Hagsätra.

2 Samrådsprocessen

Samråd sker löpande under hela planeringsperioden och på olika sätt med olika instanser. Samrådet intensifieras dock i perioder där både myndigheter, organisationer och föreningar men även allmänheten har möjlighet att tycka till samt informeras om viktiga skeden och utvecklingssteg.

Under 2013 och början av 2014 genomfördes en förstudie av tunnelbanans utbyggnad till Nacka C samt en idéstudie för utbyggnad till söderort. Därefter togs en lokaliseringsutredning för utbyggnaden till söderort fram där det också hölls ett samråd under fem veckor mellan den 9 februari och 12 mars 2015. Samrådet omfattade lokaliseringsutredningen, placering av uppgångar för både söderorts- och Nackagrenen samt samråd enligt miljöbalken kapitel 11. Då fanns möjlighet att lämna synpunkter, ställa frågor och delta i samrådsmöten. Följande datum hölls öppet hus där allmänheten kunde träffa representanter för projektet och experter:

- Enskedefältets skola, 17 februari – rörande Gullmarsplan/söderort
250 personer deltog, med relativt jämn könsfördelning
- Spårvägsmuséet, 19 februari – rörande Nacka och Gullmarsplan/söderort
470 personer deltog, med relativt jämn könsfördelning
- Dieserverkstan, 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 inkom under den samrådstiden sammanställdes och presenterades i en samrådsredogörelse. Det var och är fortsatt viktigt att i planeringsprocessen 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.

Arbetet fortsatte efter samrådet med att göra kompletterande utredningar och att slutföra lokaliseringsutredningen samt att ta fram rekommendation för val av sträckning. Detta uppvisades på ett antal informationstillfällen under perioden 7 maj - 4 juni och synpunkter därifrån redovisas i denna samrådsredogörelse. Synpunkterna kan ha inkommit under själva informationstillfällena eller i efterhand i form av mejl och post. Även yttranden som framkommit under 13 mars - 6 maj har redovisats i denna samrådsredogörelse.

Den samrådsperiod som är aktuell för denna redogörelse inklusive informationstillfällena har gällt Blå linjes utbyggnad i söderort inklusive samråd angående vattenverksamhet.

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 få 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

3 Inkomna yttranden mellan 13 mars - 6 maj

Även om inget samrådsmöte eller informationsträff hölls mellan den 13 mars och 6 maj och inget nytt material framkom under den perioden så fanns ändå möjlighet att lämna yttranden även under den tiden. Detta sker då inom ramen för den övergripande samrådsprocess som löper konstant under hela planeringen.

Nedan redovisas de synpunkter som har inkommit under denna period.

3.1 Inkomna yttranden från privatpersoner

En person har inkommit med ett yttrande som handlar om synpunkter på bostadssituationen i Nacka. Personen tycker att alla som vill måste få plats i Nacka och att bostäderna i kommunen bör spegla det rent ekonomiskt. Alla människor måste ha råd att bo i bostäder till en rimlig hyra och till rimlig standard. Inga rikemansstadsdelar behöver skapas. Personen vill inte att tunnelbaneutbyggnaden ska minska tillgången till bra bostäder i kommunen.

Bemötande

Förvaltning för utbyggd tunnelbana får hänvisa till Nacka kommun då kommunen har ett ansvar för bostadsplaneringen i den egna kommunen.

3.2 Inkomna yttranden från offentliga instanser, organisationer och företag

Ett yttrande har inkommit från Riksantikvarieämbetet i form av minnesanteckningar från ett gemensamt möte med Förvaltning för utbyggd tunnelbana och Naturvårdsverket 21/10-2014 .

Riksantikvarieämbetet är mycket intresserade av landskapsperspektivet – inte minst gällande Järvakilen – och att inte tänka på värden i olika fack och som enskilda företeelser. Hur kommer det landskap som tunnelbanan planeras i att se ut på längre sikt? Hur påverkar tunnelbanan graden av exploatering – även utan tunnelbanan kommer mycket att byggas. Projektet behöver höja blicken och se de övergripande frågorna.

Bemötande

Till stora delar kommer hanteringen av kulturmiljövärden ta sin utgångspunkt från de principer som utarbetats inom projekt Citybanan och det arbetssätt för skydd av kulturmiljö och kulturhistorisk bebyggelse som utvecklades i detta projekt.

Den direkta och synliga påverkan av tunnelbanans utbyggnad kommer att vara de stationsuppgångar med tillhörande etableringsytor 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 Samråd 7 maj - 4 juni

I den pågående planläggningen för utbyggd tunnelbana bjöd Stockholms läns landsting in till informationstillfällen om lokaliseringsutredningen. Utredningen är en del av underlaget till kommande järnvägsplan och tillståndsansökan enligt miljöbalken.

Lokaliseringsutredningen rör sträckning och stationslägen av tunnelbanan mellan Sofia och Gullmarsplan/söderort. I utredningen beskrivs konsekvenser av olika sträckningar och stationslokaliseringar, däribland kopplingen av Hagsätralinjen till Blå linje och sträckning genom Slakthusområdet. En ny station i centrala Slakthusområdet föreslås ersätta stationerna Globen och Enskede gård. Som en grund till lokaliseringsutredningen ligger bland annat inkomna synpunkter i det tidigare samrådet den 9 februari - 12 mars 2015. En sammanställning av tidigare inkomna samrådssynpunkter presenterades också.

Allmänheten informerades om lokaliseringsutredningen genom kungörelseannonser i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 7 maj, samt med en följd av annonser de följande veckorna i Dagens Nyheter, Metro Stockholm, Mitt i Söderort Bandhagen/Årsta/Enskede, Svenska Dagbladet, Södermalmsnytt och Tidningen Årsta/Enskede. På SL:s sida i Metro publicerades en mindre artikel om utredningen och en nyhetsartikel låg på förstasidan av www.sll.se.

Cirka 57 000 boende och företag i berörda delar av Södermalm, Enskede, Nacka och Hammarby sjöstad fick ett fyrsidigt nyhetsbrev i brevlådan den 8 maj. Ett elektroniskt nyhetsbrev skickades även till 695 prenumeranter, med en öppningsfrekvens på 63 procent och en klickfrekvens på 50 procent. Alla kan anmäla sig till att få nyhetsbreven på webbplatsen sll.se/nyatunnelbanan.

Två informationstillfällen arrangerades för allmänheten, onsdagen den 20 maj på restaurang EnArena Globen, Palmfeltsvägen 1, klockan 15-19 samt måndagen den 25 maj i Enskedefältets skola, Sockenvägen 370, klockan 15-19. Under informations-tillfällena fanns stora delar av projektorganisationen på plats för att svara på frågor. Utöver det fanns lokaliseringsutredningen att läsa på plats, ett bildspel som enkelt presenterade lokaliseringsutredningen visades och de viktiga delarna fanns tillgängliga på skärmar. Det första informationstillfället besöktes av 44 personer (19 kvinnor och 25 män), det andra av 95 personer (47 kvinnor och 48 män).

Lokaliseringsutredningen med tillhörande PM fanns även tillgängligt på:

- Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsförvaltning, Slakthusplan 4
- Stockholm bygger, Kulturhuset, Sergels torg
- Tekniska nämndhuset, Fleminggatan 4 på Kungsholmen
- Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Norra stationsgatan 69
- www.sll.se/nyatunnelbanan

Alla fick möjlighet att lämna sina synpunkter på lokaliseringsutredningen genom att:

- Fylla i ett frågeformulär på vår webbplats www.sll.se/nyatunnelbanan eller skicka e-post till tbanasoderort@sll.se

- Lämna skriftliga synpunkter vid informationstillfällena
- Skicka ett brev till Stockholms läns landsting, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, Box 225 50, 104 22 Stockholm. Märk kuvertet "*Tunnelbana söderort*".

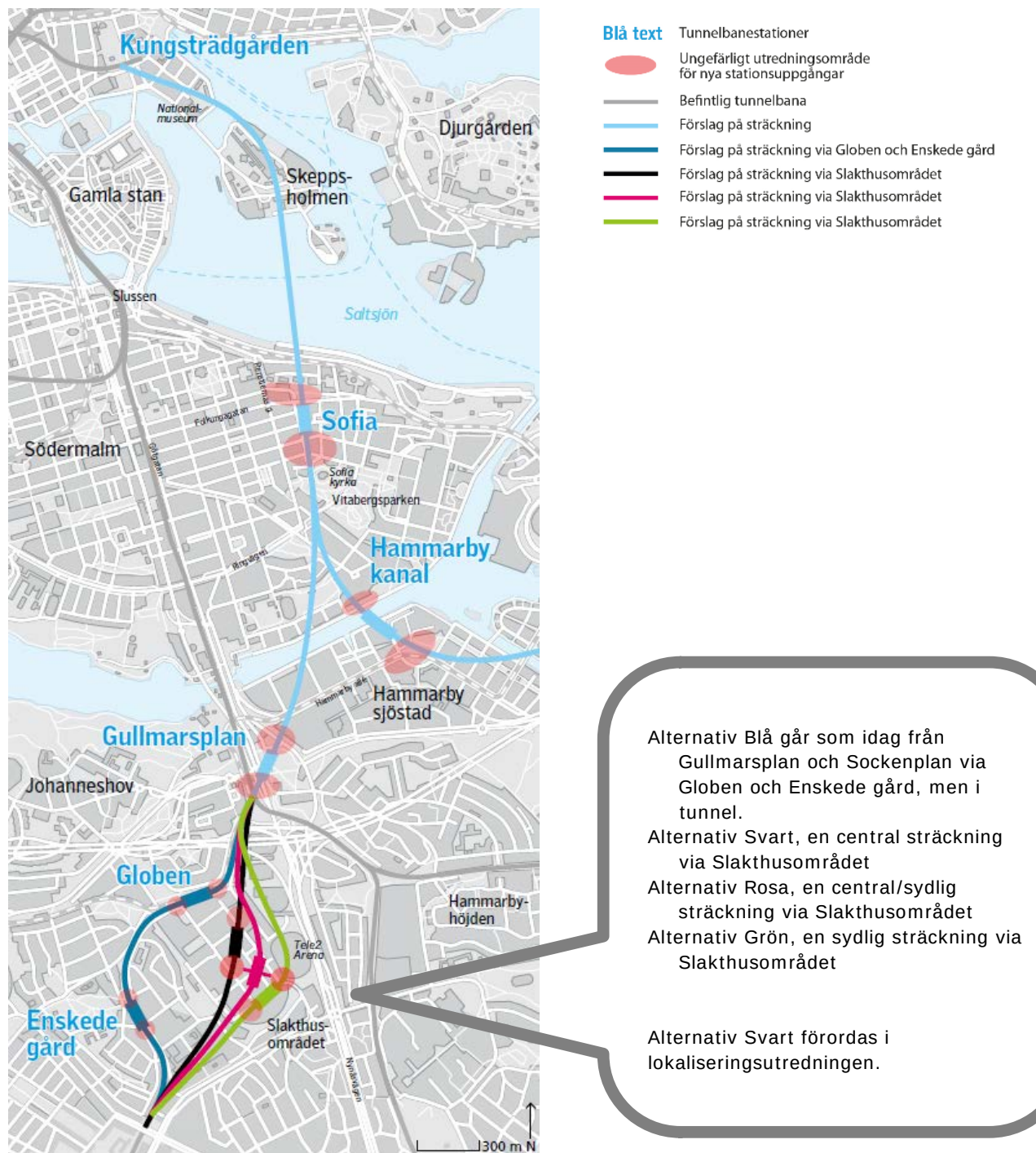
Utredningen fick uppmärksamhet i lokalpressen med ett tiotal artiklar. En lokal journalist närvarade även under det första informationstillfället och intervjuade flera av besökarna. Merparten av medierapporteringen var positiv.

Över 80 procent av svarande deltagare på informationstillfällena tyckte att upplägget var bra eller mycket bra, att informationen var tillräcklig och att de fick trevligt och bra bemötande samt svar på sina frågor. Över 90 procent tyckte att de enkelt kunde lämna synpunkter.

Förvaltningen noterar tacksamt alla inkomna synpunkter och förslag i samrådsredogörelsen. Det finns många intressanta förslag på utbyggnader av tunnelbanenätet.

Totalt har drygt hundra yttranden inkommit.

5 Inkomna yttranden från privatpersoner



Figur 5.1 Karta över den planerade sträckningen mellan Gullmarsplan och Sockenplan.

5.1 Inkomna yttranden

Alla de yttranden som har inkommit under samrådstiden via det digitala frågeformuläret, 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 påverka projektets fortsatta planering samt om det är några justeringar som behöver göras utifrån vad som har framkommit under samrådet. Det är också viktigt att informera allmänheten om underlag och händelseutveckling i processen.

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

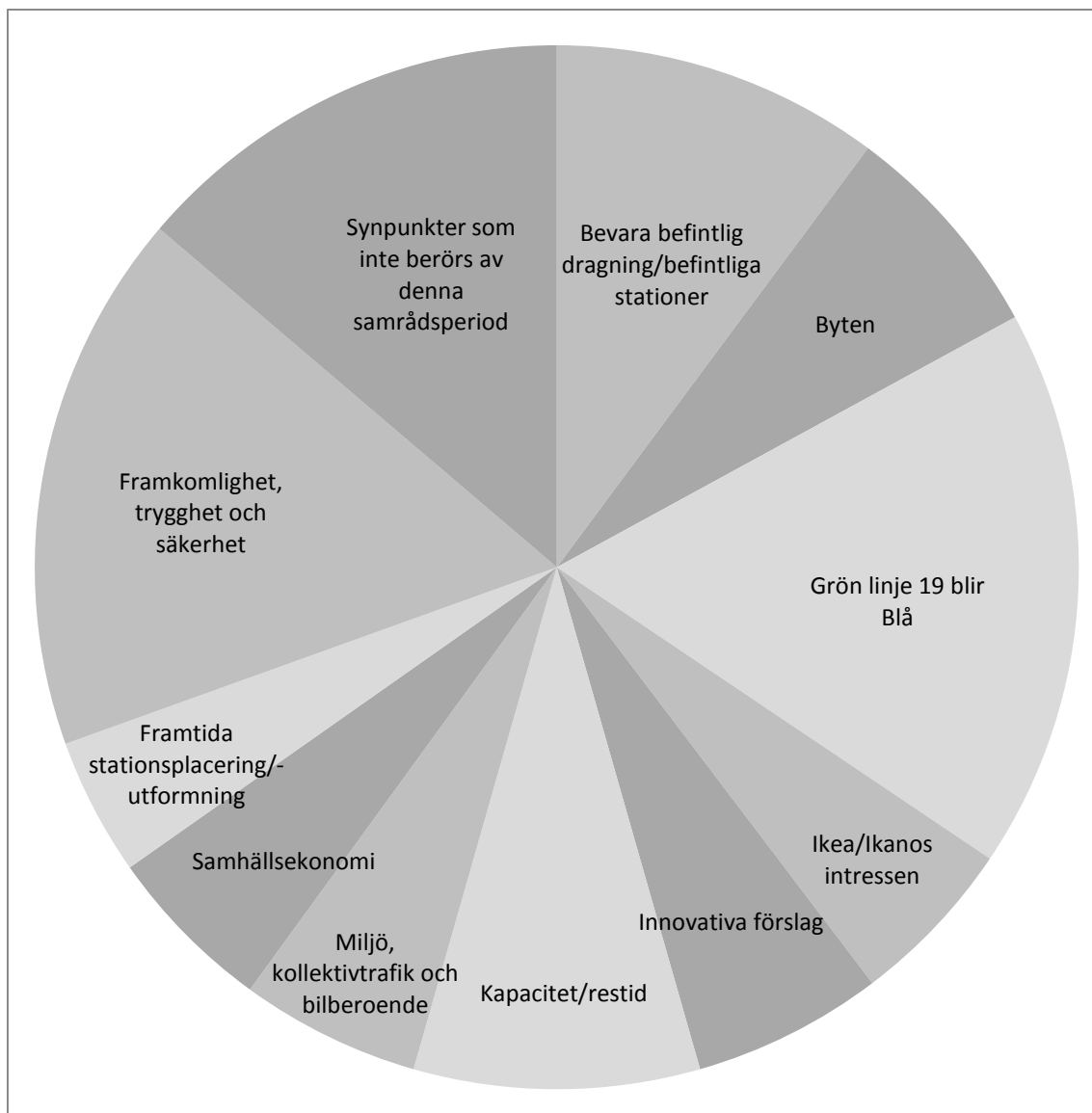
- Samtliga inkomna yttranden har lästs.
- Yttrandena har sammanställts och redovisats i elva olika kategorier. Dessa kategorier har tagits fram efter genomgång av varje inkommen synpunkt. Varje synpunkt kan i sig omfatta flera kategorier och har då delats upp på dessa kategorier.
- Vissa yttranden har valts ut i form av citat 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 från offentliga instanser, organisationer och företag har sammanfattats och redovisats.

Samtliga svar från privatpersoner är avidentifierade.

En del yttranden som har inkommit har inte rymts inom detta projekt, i detta skede i planeringsprocessen eller i avgränsningen för detta samråd. Dessa synpunkter har därför redovisats under kategorin ”Synpunkter som inte berörs av denna samrådsperiod”, för att på så sätt skapa transparens i projektet och även ge plats för dessa synpunkter i kommande planering.

De yttranden som har inkommit har delats upp på olika kategorier för att se fördelningen av åsikter samt göra en hanterlig sammanställning av vad som har uttryckts. Således har inte yttrandena återgivits ordagrant i den här samrådsredogörelsen men samtliga yttranden har lästs och inarbetats i de olika kategorierna.

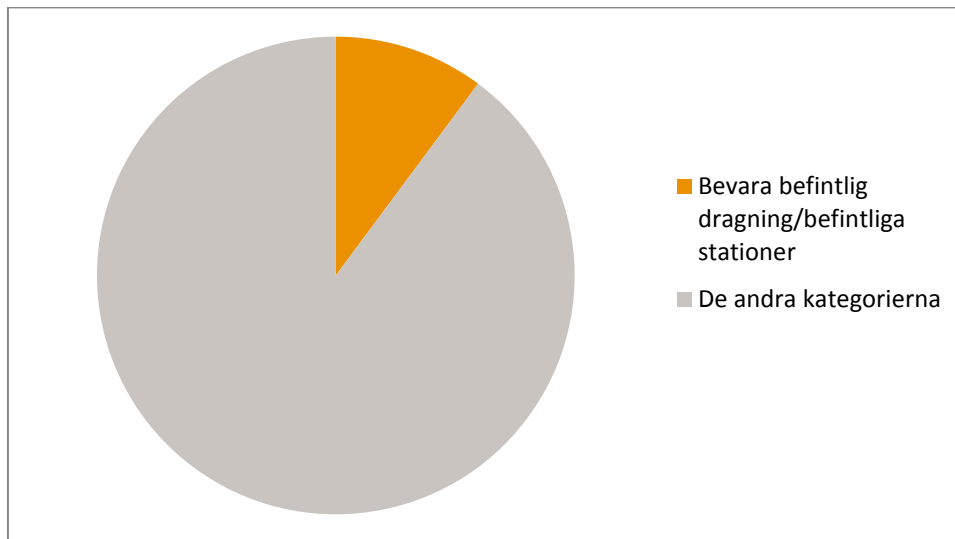
De 99 yttrandena som inkom från allmänheten har delats upp i tolv olika kategorier för att tydligare visa vad de i stora drag gäller. Varje enskilt yttrande kan handla om flera av kategorierna och därför har yttrandena delats upp per mening. Totalt inkom på detta vis drygt 300 yttranden. Fördelningen av vad de handlade om syns i figur 5.2 nedan.



Figur 5.2. Andel yttranden uppdelade på respektive kategori

Under varje kategori nedan finns ett diagram presenterat. Diagrammet visar hur stor andel av de totalt inkommande yttrandena som fördelats inom berörd kategori.

5.1.1 Bevara befintlig dragning/befintliga stationer



Figur 5.3. Andel yttranden som handlar om att bevara befintlig linjedragning/befintliga stationer.

Drygt 30 yttranden har inkommit i frågan om att behålla befintlig dragning och/eller befintliga stationer. Flest yttranden, 20 stycken, handlar uttryckligen om att befintlig sträckning och befintliga stationer ska behållas. I några yttranden önskas att just station Enskede gård ska vara kvar medan något färre skriver samma sak för station Globen. Någon undrar om en ordentlig konsekvensanalys gjorts angående nedläggningen av Enskede gård.

Exempel på yttranden

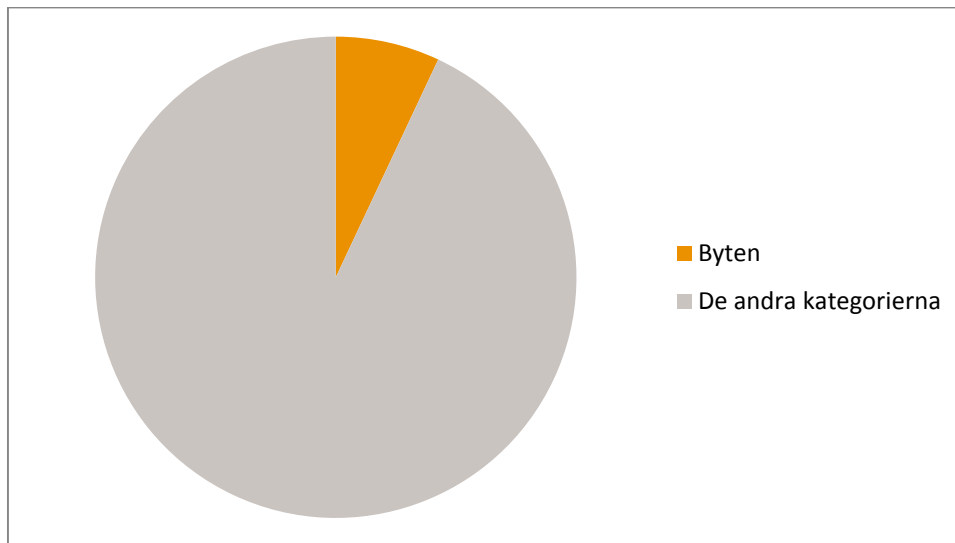
”Låt vår T-bana vara i Enskede gård i befintligt skick.”

”Jag motsätter mig starkt förslaget om att omvandla sträckan Gullmarsplan-Hagsätra till blå linje. Redan i dagsläget är det stor trängsel i Gullmarsplan i rusningstrafik, även utan att resande från Hagsätra också måste byta. Blå linjen kan istället ha ändhållplats i Gullmarsplan. Dessutom ser jag inte hur man kan motivera att riva Enskede Gård samt Globen för att göra en ny station i slakthusområdet. Stor kostnad för ingenting.”

Bemötande

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.

5.1.2 Byten



Figur 5.4. Andel yttranden som handlar om byten.

Ett tjugotal yttranden handlar om byten. Åtta yttranden handlar om att det blir en försämring med byte vid Gullmarsplan i och med att den ligger långt under jord och att det blir svårare att ta sig mellan perrongerna. Tre yttranden menar att det blir alltför många som kommer att byta samtidigt vid Gullmarsplan och att det kommer att vara ett problem. Det är ett problem för många att de inte längre kommer att nå sina målpunkter (till exempel att komma till arbetet eller affärer) utan att byta och att restiden kommer att öka då det tar längre tid att ta sig mellan perrongerna. I sex yttranden framkommer att alla inte vill behöva åka hiss för att göra sina byten. Ett yttrande handlar om att det kan bli svårare att göra byten vid Gullmarsplan för de som är äldre eller har någon funktionsnedsättning.

I ett yttrande uttrycks oro över att förlora en naturlig förbindelse med Tvärbanan från station Enskede gård.

Exempel på yttranden

"...Ett byte vid Gullmarsplan, även med snabba hissar, försenar resan för sträckan Skanstull-Slussen betydligt och får stor påverkan om man sedan har ytterligare ett byte. Att som söderortsbo få så mycket svårare att nå både Södermalm (förutom Sofia) och Gamla stan känns hårt...."

"Påståendet att man enkelt kan byta från Blå linje till Grön linje är att inte vilja se konsekvenserna av detta förslag. De nya stationerna byggs så djupt under markytan och att ta sig upp/ned via hissar eller långa gånger är allt annat än bekvämt, och samtidigt tidskrävande."

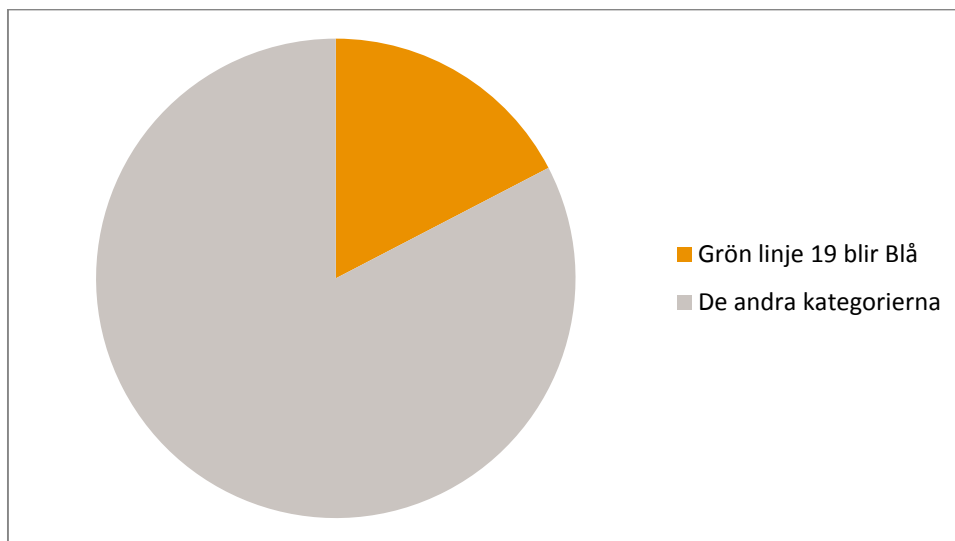
Bemötande

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.

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

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

5.1.3 Grön linje 19 blir Blå



Figur 5.5. Andel yttranden som handlar om vad som händer när Grön linje 19 blir Blå linje.

Ett femtiotal yttranden om varför Grön linje 19 ska bli Blå har inkommit och det är en stor spridning i vad yttrandena handlar om. Elva personer oroas över att krångliga byten och svårtillgängliga stationer ska försämra resorna på linjen. Två personer undrar om T-centralen har kapacitet nog att klara de ökande strömmarna av människor som behöver byta.

Tio yttranden handlar om den förlorade närheten till Södermalm. En person oroas över försämrad tillgänglighet till Södersjukhuset. Fyra personer tycker att den nya linjedragningen är ett dåligt förslag och en försämring i största allmänhet medan fyra andra personer menar att det blir en försämring för boende i Enschede gård att Grön linje blir Blå. En person önskar nya busslinjer norrut från Gullmarsplan, exempelvis sträckningen Hagsätra-Slussen.

Fem personer önskar att en annan än linje 19 valdes för sammankoppling med Blå linje, en annan menar att utomhusstationer kommer öka förseningarna på linjen (på grund av bland annat snöbekämpning, lövhalka och solbågar). En person menar att linje 19 kommer att bli alltför lång. Tre andra personer tycker att bytet till Blå linje förstör den lokala identiteten. Fyra personer skriver om att det kommer att bli längre restider till Södermalm. Två personer menar att station Sofia är alltför långt bort på Södermalm och därför av mindre intresse.

Två personer tror att bilåkandet kommer att öka till följd av den nya linjedragningen och en person skriver att det blir svårt att ta sig mellan Södermalm och evenemang i Globen.

Exempel på yttranden

"(...)Det naturliga rörelsemönstret för boende utefter linje 19 att ta sig in till staden och framförallt till Södermalm är via "centrallinjen" Skanstull-Medborgarplatsen-Slussen-Gamla stan(...)"

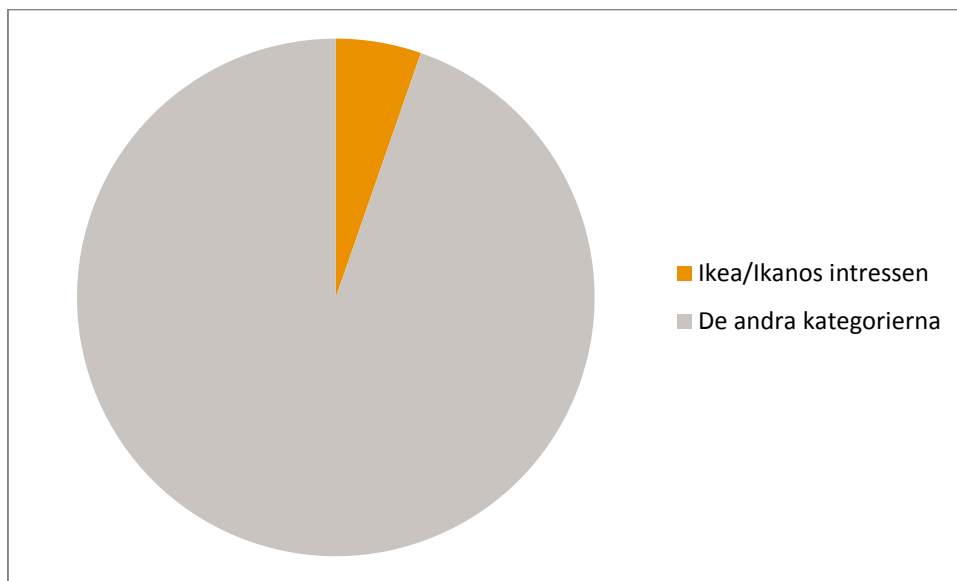
"Linje 19:s resenärer kommer att få 5 minuter kortare restid till T-centralen. Det stämmer och är utmärkt! Problemet är bara att samma resenärer får 5-10 minuters längre restid till Skanstull, Medborgarplatsen, Slussen och Gamla Stan, alla dessa stationer är viktiga resmål för linje 19:s resenärer."

Bemötande

En sammankoppling av Blå linje med Hagsätragrenen innebär för Hagsätralinjens resenärer bättre tillgänglighet till vissa stationer och sämre tillgänglighet till 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. 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.

En översyn behöver göras över behovet av kompletterande kollektivtrafiksörjning 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.

5.1.4 Ikea/Ikanos intressen



Figur 5.6. Andel yttranden som handlar om Ikea/Ikano i förhållande till tunnelbaneutbyggnaden och Slakthusområdet.

Fjorton yttranden har specifikt behandlat Ikea/Ikanos intressen i tunnelbaneutbyggnaden. I fem av yttranden står eller antyds det att det är påtryckningar från Ikea/Ikano som står bakom valt sträckningsalternativ genom Slakthusområdet. I fem andra yttranden står det att politikerna gör som Ikea/Ikano önskar. Tre yttranden är mycket tydliga i att Ikea/Ikano inte ska styra tunnelbanenätets sträckning eller stationsplacering. Ett yttrande ifrågasätter huruvida medborgarna verkligen kommer att vilja åka tunnelbana till och från Ikea.

Utöver dessa yttranden har två andra yttranden med liknande åsikter kommit in, utan att nämna något enskilt företag vid namn.

Exempel på yttranden

"Det är helt uppenbart att det är påtryckningar från Ikano som påverkar de politiska besluten och tjänstemännens agerande i frågan om ny tunnelbanesträckning i Slakthusområdet(...)"

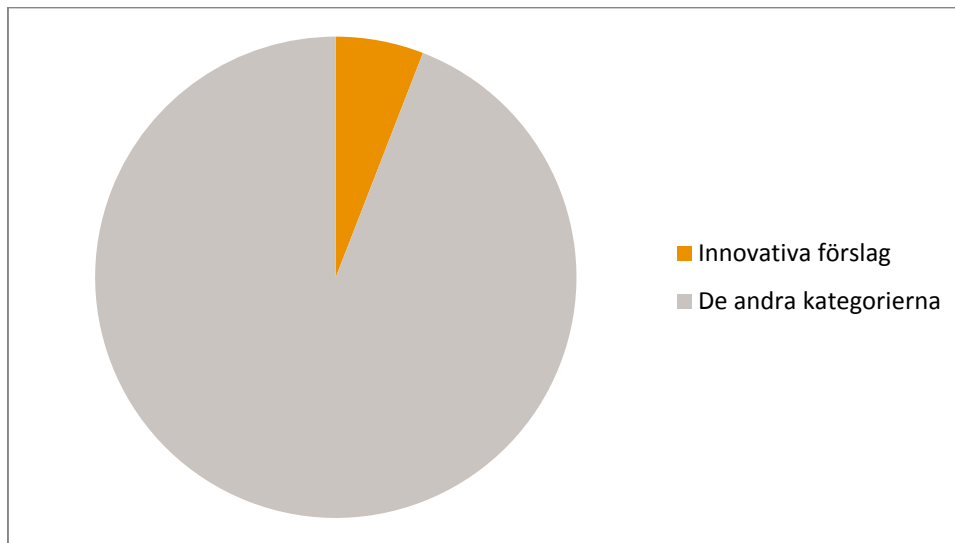
"(...)Låt inte Ikea diktera villkoren för kollektivtrafiken! Stoppa Ikea i Slakthusområdet som ingen vill ha och som kommer tillföra så mkt trafik, satsa på bostäder istället och låt de boende använda de t-banestationer som redan finns i anslutning till området."

Bemötande

Som synes i Ikea/Ikanos yttrande i samrådsdelen av Lokaliseringsutredningen har Ikea/Ikano förordat alternativ Rosa eller Grön. Förvaltningen har dock förordat alternativ Svart.

Ikea/Ikano och Stockholm stad har sedan samrådet beslutat att inte gå vidare i utredningen av Ikeas lokalisering i Söderstaden då stadens vilja att utforma en ny stadsdel, en del av en växande innerstad, och Ikeas behov vid en nyetablering varit svåra att förena. För den som är intresserad går det att läsa mer på Stockholms stads hemsida, www.stockholm.se

5.1.5 Innovationsförslag



Figur 5.7. Andel yttranden som är innovativa förslag.

Det har inkommit ett tjugotal mer innovativa förslag. Många av dem tycker att den nya sträckningen genom Slakthusområdet ska byggas men att den gamla sträckningen, med befintliga stationer, ändå ska behållas. Den nya sträckningen kunde då ansluta till linje 19 i Sockenplan. Vissa avgångar från Hagsätra kunde gå längs den gamla sträckningen och vissa längs den nya. På så vis menar insändarna att en ökad trafikering av linje 17 och 18 ändå skulle vara möjlig samtidigt som stationerna Enskede gård och Globen kan finnas kvar. En person föreslår att befintlig linje 19 kan gå sträckan Hagsätra-Slussen.

Ett förslag handlar om att nuvarande linjedragning vid Globen och Enskede gård kan användas som uppställnings- och vändmöjlighet för tunnelbanan och/eller Tvärbanan istället för att bygga bostäder där. Ett annat förslag handlar om att bygga Tvärbanan från Gullmarsplan in i Slakthusområdet och låta tunnelbanan vara som den är. En person föreslår att nuvarande station Globen istället blir station Slakthusområdet.

Någon vill att det byggs sex nya spår mellan getingmidjan Gullmarsplan-Alvik (det vill säga att linje 17, 18 och 19 får två spår vardera med två spår i reserv för arbetståg, vagntransporter och för att kunna bedriva trafik vid stopp på norr och söderspår på grund av olyckshändelser och ordningsstörningar). En annan insändare önskar att det var biltrafiken som grävdes ner och att all kollektivtrafik gick ovan jord.

Förslag på en stadsbana som trafikeras under rusningstid istället för att bygga ut tunnelbanesystemet har kommit in. Stadsbanan skulle ha god anslutning mellan Globens tunnelbanestation och Slakthusområdet och gå in till de centrala delarna av Stockholm där mycket arbetsplatser finns. Insändaren föreslår även en direkt ovanjordslinje som trafikerar sträckan Slussen-Sofia-Norra Hammarbyhamnen istället för tunnelbana.

Exempel på yttranden

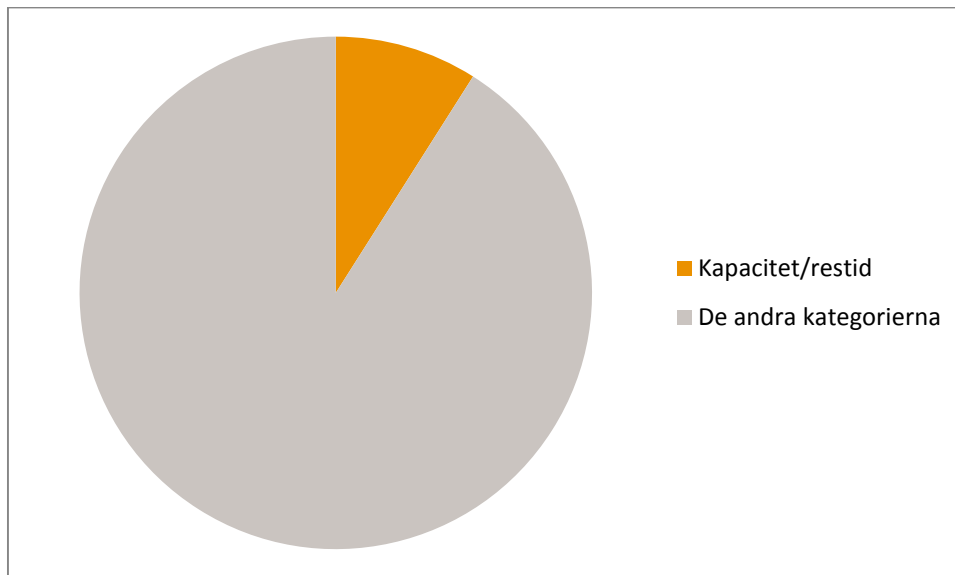
"Förstår inte vad det är för fel att använda station Globen? Den ligger ju precis vid "entrén" till Slakthusområdet. Ny ingång och ny skylt och vips så har man både fått en T-bana "Slakthusområdet" och sparat ett par skattemiljarder(...)"

"(...)Låt nuvarande linje 19 Sockenplan-Gullmarsplan vara kvar i sin nuvarande sträckning. Anslut även så den nya blå linjen som planerat vid Sockenplan. Låt vartannat 19-tåg gå den gamla "vägen" och vartannat den nya stäckningen som kan kallas "Sofiavägen". Det blir bra för både de som snabbt vill till Kungsträdgården/T-centralen och de som vill till nya "Söderområdet"(...)"

Bemötande

Förvaltningen noterar tacksamt dessa inkomna förslag. Det finns många intressanta förslag på utbyggnader av tunnelbanenätet samt kombinationer av utbyggd tunnelbana och utbyggd Tvärbanan. Uppdraget i lokaliseringsutredningen har varit att utreda en koppling mellan station Sofia och en av Gröna linjens grenar i söderort. Ett av målen för utbyggnaden är att möjliggöra utökad kapacitet på Grön linje. En tidigare utredning har redan tagit fasta på att detta enbart är möjligt om en av Gröna linjens grenar i söderort kopplas till den utbyggda Blåa linjen. Att på något sätt behålla trafik från Hagsätra till befintlig Grön linje innebär minskade möjligheter till utveckling av trafiken på de övriga grenar på Grön linje. Ytterligare utbyggnader av tunnelbanan och Tvärbanan ligger utanför denna utredning.

5.1.6 Kapacitet/restid



Figur 5.8. Andel yttranden som handlar om kapacitet och restid.

Av det tjugotal personer som har yttrat sig om kapacitet och restid befarar hälften försämrad realrestid i form av att de måste passera långa gångpassager på stationerna, hissåkning, byten med mera. Många av de som har yttrat sig har haft boende i Enskede gård som fokus.

En person hoppas på ökad turtäthet (fem minuters intervall) på den nya linjen. Fyra personer önskar direktlinje med buss till Skanstull/Södermalm som kompensation för indragna tunnelbanestationer vid Globen och Enskede gård.

Fem personer menar att det behövs fler tågagnar/längre tåg för att ha kapacitet att klara det ökade antalet resenärer på tunnelbanelinjen/-linjerna. En annan person ställer sig frågande om huruvida alla som vill kommer att få plats att åka den nya Hagsätralinjen. Ytterligare två andra personer undrar över kapaciteten på tunnelbanan och stationerna vid konserter och dylikt i Globen och Tele 2-arena. Efter inkomna uträkningar har det framkommit att det kan behövas ytterligare spår vid Slakthusområdets station för att kunna sätta in extratåg åt åskådarna från arenorna.

En person efterfrågar restidsexempel för samtliga stationer längs med nya Blåa Hagsätragrenen för att få en förståelse över hur lång tid det i praktiken kommer ta att åka.

Exempel på yttranden

"Jag tycker det är viktigt att den nya tunnelbanelinjen till Hagsätra innebär kortare restid totalt sett för sträckningen Hagsätra till T-centralen samt ökad turtäthet (5 minuters intervall)."

"(...)I dag har vi enkla och bekväma byten till den, men skall hänvisas till långa gånger, hissar och rulltrappor (med oregelbunden funktion) i framtiden. Dessutom blir restiderna mycket längre (lång bytessträcka vid T-centralen i stället för plattformsbyte vid Slussen)(...)"

Bemötande

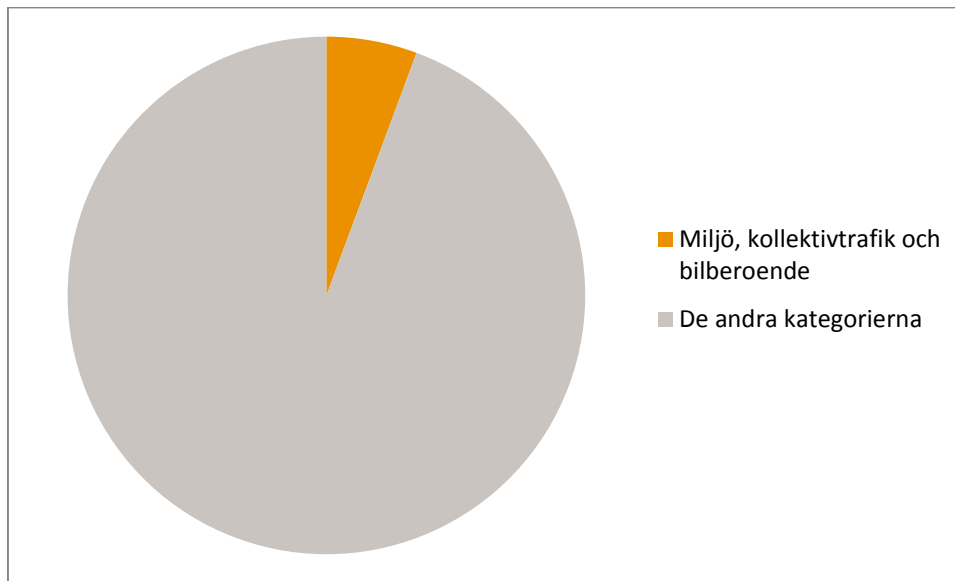
Kapaciteten (eller turtätheten) höjs med 50 procent om dagens 6-minuterstrafik ändras till 4-minuterstrafik. Vid 6-minuterstrafik passerar 10 tåg per timme berörda stationer, vid 4-minuterstrafik trafikerar istället 15 tåg per timme samma stationer: 4-minuterstrafik ger alltså 50 procent fler tåg och därmed 50 procent fler platser.

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 Lokaliseringsutredningens PM Trafikanalys finns tabeller som visar så kallad upplevd restid. Den upplevda restiden blir en effekt av alla förändringar som sker i trafiken: Ändrad turtäthet, ändrad linjesträckning och ändrade stationslägen. Tabellen visar att en del relationer får en ökad restid och en del relationer får en minskad restid. Generellt får stationer utmed Hagsätragrenen cirka elva minuter kortare restid till centrala stan i alternativ Svart, Rosa och Grön (relation Hagsätra-Brunkebergstorg). En del av detta är på grund av den ökade turtätheten och en del är på grund av kortare resväg. Generellt sett är det samma restidsvinster/-förluster för alla stationer från Sockenplan och söderut. I restidsanalysen har även gångtid, bytestid och antal byten ingått. Dessa aspekter är medräknade när bedömningen har gjorts om mest samhällsekonomiska linjesträckning.

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

Kapaciteten och behovet av kollektivtrafik, bland annat vid stora händelser vid arenorna, är något som finns med i planeringen och påverkar utformningen av både spår och stationer.

5.1.7 Miljö, kollektivtrafik och bilberoende



Figur 5.9. Andel yttranden som handlar om miljö, kollektivtrafik och bilberoende.

Ett knappt tjugotal svar har kommit in rörande miljö, kollektivtrafik och bilberoende. Många av dem uttrycker oro över att när stationerna Enskede gård och Globen försvinner kommer fler att välja att ta bilen eftersom avståndet till närmaste tunnelbanestation blir längre. Vissa uttrycker oro för hur det i sin tur kommer att påverka miljön i området.

Någon uttrycker oro för sin hälsa i och med att den nya tunnelbanelinjens vagnar kommer att färdas under jord där hälsoskadliga partiklar och föroreningar förekommer. Någon uttrycker också oro för den instabila grund som Slakthusområdet är byggd på och att det kommer krävas pålning, dyrbara utgrävningar och långa tunnlar för att undvika bland annat översvämningar och andra skador på naturen.

En insändare tycker att en analys av energiåtgången för byggnation och drift bör redovisas och ställas i relation till de krav på minskade utsläpp och minskad energiförbrukning som krävs för att nå klimatmålen.

En synpunkt har kommit in angående bullerutredningen som enbart berör Lantarbetaren 13. Insändarna känner oro för att omkringliggande fastigheter inte utretts och förutsätter en fördjupad studie. Ytterligare en person skriver att området måste skyddas från buller samt andra störningar från tunnelbanan.

I planbeskrivningen för Lantarbetaren 13 står att marken inom planområdet till största delen utgörs av en trädunge och att denna inte har någon viktig betydelse för den ekologiska strukturen i området. Två insändare motsätter sig det påståendet och känner oro för att ett borttagande av lindarna i området skulle innebära ett stort avbräck för biodlare i Enskede.

Många vill se att kompletterande alternativ till tunnelbanan sätts in för att ersätta de nedlagda stationerna. Några förslag har kommit på ersättande kollektivtrafik,

exempelvis en busslinje som kan ersätta de i framtiden nedlagda stationerna. Ett annat förslag är en busslinje som går Palmfeltsvägen, förslagsvis att buss 144, leds om.

Exempel på yttranden

"Hur kommer närmiljön påverkas när risken är stor att fler väljer bilen?"

"Vi förutsätter att en ordentlig vändplats för privatbilar görs i anslutning till skolan så att inte trafiken leds in på smågatorna i Enskede gård, det vill säga Skjulvägen, Palmfeltsgränd eller Visthusvägen. "

"Om tio år försvinner Enskede gårds tunnelbanestation och vilka kommunikationsalternativ som då står till buds förutsätter vi blir väl utredda såväl vad gäller buss, tvärbana eller gångförbindelse till Slakthusområdet."

Bemötande

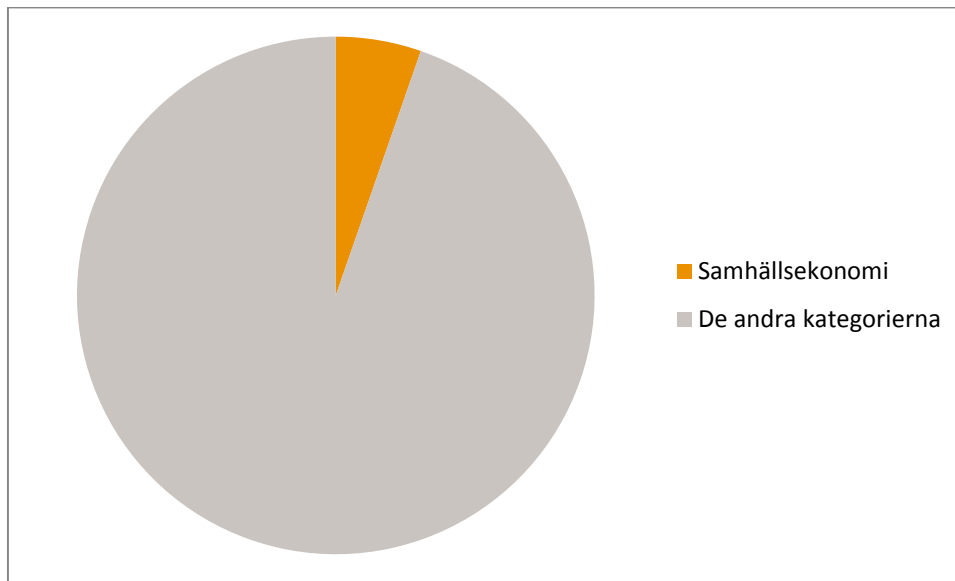
Vid val av transportsätt är attraktivitet viktigt. Vid ombyggnationen av tunnelbanan finns ambitionen att skapa ett hållbart och attraktivt tunnelbanenät som kan försörja både dagens och framtidens boende längs Hagsätragrenen. Förvaltningens förhoppning är att tunnelbanan även fortsättningsvis kommer utgöra en del av hållbara transporter i Söderort.

Vid utformning av stationer kommer hälsoaspekten att beaktas genom gällande miljökvalitets- och bullernormer.

Inför utbyggnaden av tunnelbanans sträckning Sofia-Gullmarsplan/söderort och Kungsträdgården-Nacka har en lokaliseringsutredning samt ett underlag för beslut om betydande miljöpåverkan tagits 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 beskrivningar av förutsättningar, påverkan och konsekvenser rörande bland annat buller, vibrationer, resurseffektiv masshantering, grundvatten, luftkvalitet, naturvärden och säkerhet att ingå.

En översyn behöver göras av behovet av kompletterande kollektivtrafikförsörjning i området. Då borde också tunnelbanan bli mer attraktiv att åka. 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.

5.1.8 Samhällsekonomi



Figur 5.10. Andel yttranden som handlar om samhällsekonomi.

Det har kommit in sexton svar som berör samhällsekonomi varav knappt hälften frågar sig varför två stationer ska tas bort och en helt ny byggas när det bara blir en marginell skillnad. Många menar att det borde finnas bättre sätt att använda skattepengar på.

Några uttrycker missnöje och tycker att medborgarna får rätta sig efter vad som är bäst ur kommersiell synvinkel.

Några tycker att pengarna som har lagts ned på stationerna Enskede gård och Globen, bland annat för renovering, är bortkastade om stationerna läggs ned. Ytterligare någon tycker att det är otydligt hur förslaget om svart sträckning genom Slakthusområdet sparar pengar.

En person tror att den planerade utbyggnaden av tunnelbanan kommer få ett negativt samhällsekonomiskt resultat och ifrågasätter verkställande av planerna.

Exempel på yttranden

"Är det bara kommersen och företagandets intresse som ALLTID ska gå först?? Vi medborgare har inget att säga till om. Vi ska få mista vår T-banelinje till förmån för Arenor och butiker."

"Är det verkligen vettigt att lägga ner två stationer och anlägga en ny vid Slakthusområdet. Måste finnas bättre sätt att använda skattemedel."

Bemötande

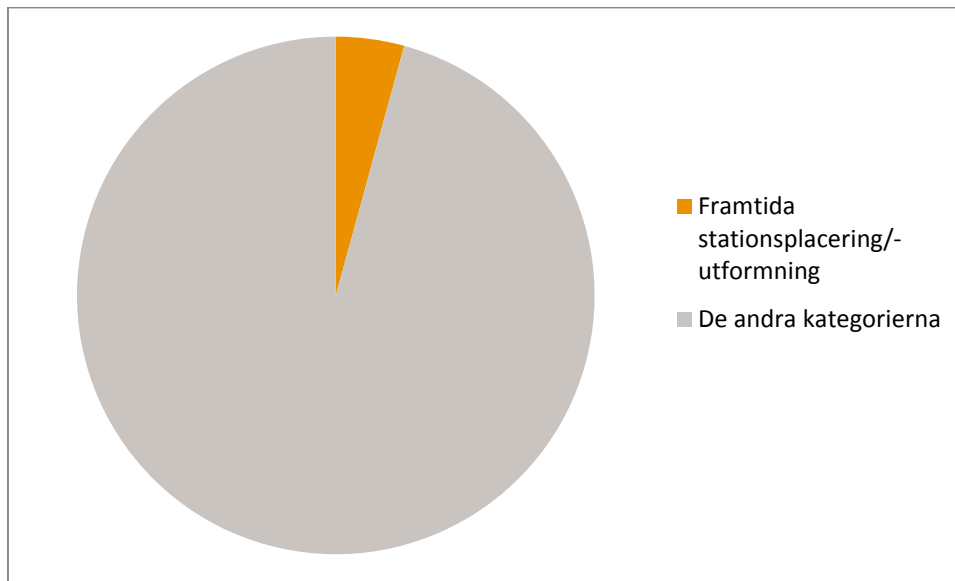
Det har inför förstudien gjorts restidsanalyser där till exempel väntetid viktats dubbelt gentemot åktid, detta för att det upplevs som mer störande att vänta än att åka. I restidsanalysen har även gångtid, bytestid och antal byten ingått. Dessa aspekter är medräknade när bedömningen har gjorts om mest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

Den samhällsekonomiska bedömning som redovisas i idéstudien och som har genomförts med gängse beräkningsmetoder visar att utbyggnaden inte är samhällsekonomisk lönsam. Dessa beräkningar inkluderar dock inte alla effekter fullt ut. Hela effekten som ökad kapacitet, attraktivitet, tillgänglighet och därmed ökade exploateringsmöjlighet medför tas inte hänsyn till. Utbyggnadens bidrag till den (regional)ekonomiska utvecklingen är en okänd parameter. Forskning kring dessa effekter ger än så länge inget entydigt svar på hur stora effekterna är. Tidigare bedömningar kring möjliga effekter (bland annat kring byggandet av Södra länken) ger en indikation att effekterna kan vara stora.

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.

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.

5.1.9 Framtida stationsplacering och -utformning



Figur 5.11. Andel yttranden som handlar om framtida stationsplacering och/eller stationsutformning.

Tretton svar har kommit in angående stationsutformning och stationsplacering för den nya stationen i Slakthusområdet. Tre av dem påpekar att de nya stationerna på linje 19 ska byggas så att tio vagnar av den gamla vagnmodellen får plats istället för åtta, alltså att stationernas längd ska vara 180 meter istället för 145. Någon kommer med förslaget att rulltrappor ska gå ner till mitten av perrongen för att få en bättre fördelning i samband med evenemang på Tele2 Arena.

En del förslag har kommit in angående Slakthusområdets stations placering. De flesta är inne på att stationen ska placeras längre västerut så nära Enskede gård som möjligt alternativt ha en uppgång nära Enskede gård. Någon tycker att Slakthusområdets station istället ska placeras närmare Nynäsvägen för att underlätta för boende även där. Det är viktigt att stationerna placeras nära de boende. En person tycker att Slakthusets station ska placeras så långt norrut som möjligt så att underjordsstationen vid Gullmarsplan inte behöver byggas.

En person kommer med argumentet att vid evenemang vid arenorna är det positivt att stationen i Slakthusområdet är placerad en bit bort för att åskådarskarorna ska hinna tunnas ut och fördelas på flera olika stationer. Det finns även förslag på att ha minst tre spår vid Slakthusområdet för att ha möjlighet att sätta in extratåg vid evenemang.

En person föreslår att tunnelbanan ska komma upp till ytläge där Sockenplans station är placerad idag för att frigöra mark för bostadsbygge på flera platser, bland annat vid den nuvarande tunnelbanebron vid Sockenplan. Det skulle bland annat innebära att nuvarande station flyttas söderut och att nuvarande banvalls barriäreffekt elimineras och att området kan knytas ihop på ett bra sätt samt att det blir mindre buller i området. Det borde innebära ett mindre ingrepp i den befintliga miljön. En sammanslagning av stationerna Sockenplan och Svedmyra bör i sådana fall utredas.

En person föreslår att Sockenplans station ska ha två uppgångar, att perrongen ska flyttas över Sockenvägen och att den nya uppgången ska vara närmare Palmfeltsvägen. En person föreslår att den nya stationen i Slakthusområdet istället ska heta Enskede.

Exempel på yttranden

"Bra. Men tror mer på att lägga Slakthusområdets station närmare Nynäsvägen för att underlätta för boende även där."

"Om nu Globen- och Enskede gårds stationer ersätts med "svart" alternativ i Slakthusområdet, så är det ur mitt perspektiv av vikt att dragning eller ena uppgången placeras så nära Enskede gård som möjligt."

"En koppling av blå linje till Hagsätragrenens linje förutsätter en total ombyggnad av samtliga stationer på Hagsätragrenen (...). Framtida kapacitetsutnyttjande kommer att kräva tåg av full längd om 180 meter för att täcka transportbehovet när staden förtätas."

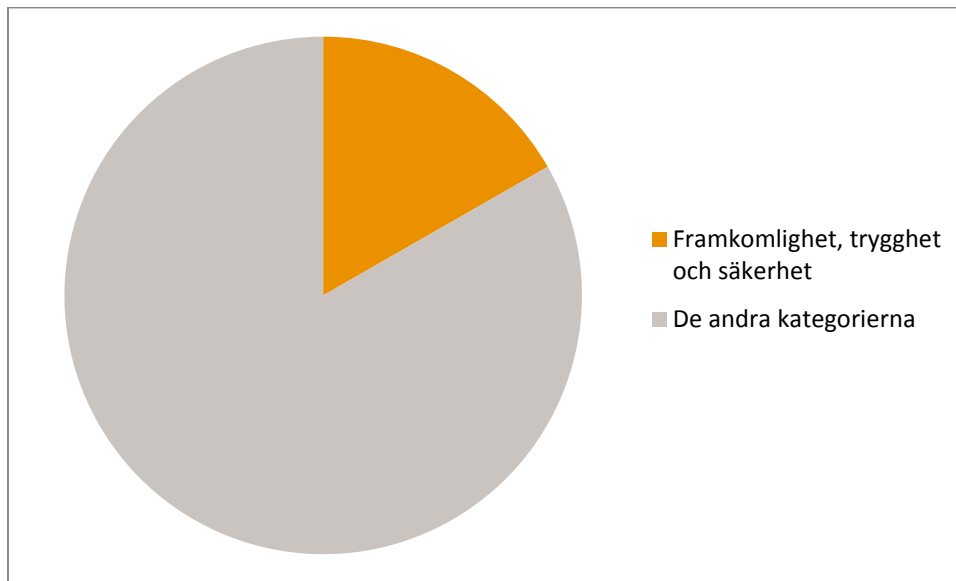
Bemötande

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. I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationernas utformning att preciseras ytterligare. I det arbetet ingår också att utreda tillgängligheten till och från varje station.

Förvaltningen har tagit beslut om att plattformslängden på de utbyggnader av tunnelbanan som kommer att ske blir 145 meter. För Blå tunnelbanelinje och delar av utbyggnaden på Röd linje har plattformslängder på 180 meter tillämpats vid utbyggnad under 1970- och 1980-talen. Förvaltningen har gjort bedömningen att det inom en överskådlig framtid inte finns behov av att trafikera tunnelbanan med längre tåg än 145 meter utan för att få större kapacitet är det bättre för resenärerna att köra flera tåg än att köra längre tåg. Dessutom har anskaffning av senare tågmodeller gjort det svårt och i princip omöjligt att nyttja plattformslängden på 180 meter.

En ombyggnation Sockenplans tunnelbanestation är i dagsläget inte aktuellt och ingår inte i detta projekt. Anslutning kommer istället ske strax norr om Sockenplans station.

5.1.10 Framkomlighet, trygghet och säkerhet



Figur 5.12. Andel yttranden som handlar om framkomlighet, trygghet och säkerhet.

Ett femtiotal svar som berör framkomlighet, trygghet och säkerhet har kommit in. Merparten av dessa visar missnöje med det förlängda avståndet som boende och skolelever i Enskedeområdet kommer att få till närmaste tunnelbanestation.

Fyra personer har nämnt att den nya stationen i Slakthusområdet hamnar alltför nära andra befintliga stationer så som Skärmarbrink, Gullmarsplan, Blåsut och Sockenplan. Två andra personer skriver om att det blir en isolering av Enskede gård i och med flytten av tunnelbanestationerna. Det kan bli svårt för barn, äldre och funktionshindrade att ta sig fram och tillbaka mellan Slakthusområdet och Enskede gård. Det behövs en naturlig – och tillgänglig – väg mellan de båda områdena. Eleverna i Enskede gårds gymnasium förlorar en naturlig väg till och från skolan.

Många av svaren innehåller förslag på framkomlighetsförbättringar från Enskedeområdet till den kommande stationen i Slakthusområdet. Exempelvis menar någon att trapporna mellan Palmfeltsvägen och Tallvägen/Lindevägen måste börja underhållas, utrustas med skenor för barnvagnar och vinterhållas. Ett annat förslag är att bygga över den gamla tunnelbanestationen så att det lättare går att promenera från Bildhuggarvägen till den nya stationen. Även någon som är positiv till den nya sträckningen menar att framkomligheten från Enskede till den nya stationen måste bli bättre för fotgängare och cyklister. Ett par personer trycker på att det kommer bli längre att gå med matkassar eftersom det inte finns någon mataffär i Enskede.

Ett par personer är oroliga för att deras barn kommer att få längre väg att gå hem från den nya stationen i Slakthusområdet. Någon är också orolig för att stationen kvällstid antingen kommer vara folktom eller full av "sporthuliganer" vilket känns otryggt. Ytterligare några är oroliga för att hissarna vid stationen i Gullmarsplan kommer att vara osäkra och kännas otrygga, dels ur evakueringssynpunkt och dels för ensamma kvinnor kvällstid. Någon känner sig otrygg med att behöva vistas 70 meter under jord.

Fyra personer trycker på att det sker en stor exploatering av bostäder i området kring Enskede gård och att alla dessa är beroende av att ha en tunnelbanestation nära. En person vill ha stationsplaceringen i Slakthusområdet så nära Enskede gård som möjligt. En annan person menar att det är bra att ha kvar Globens tunnelbanestation när det är derbyn och andra event i Globen och Tele 2-arena då det blir mindre vandalisering i bostadsområdena då.

Exempel på yttranden

”Det måste påvisas på ett tydligare sätt hur ni tänkt att boende i Enskede gård ska ta sig till den nya tänkta stationen i Slakthusområdet. Det måste öppnas en snabbare väg rakt upp från Palmfeltsvägen/Odelbergsvägen och ni får gärna tänka på hur den sträckan kan underlättas för gående och cyklister”.

”Vi har nyligen flyttat till Enskede gård och en stark orsak var de goda kommunikationerna och tryggheten för våra barn att inte behöva gå långt hem från tunnelbanan(...)”

Bemötande

Förvaltningen tar med sig förslagen som kommit in som berör tillgänglighetsförbättringar från Enskedeområdet till Slakthusområdet.

Vid val av stationslägen och uppgångar kommer tillgängligheten för samtliga resenärer att beaktas som en viktig aspekt 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.

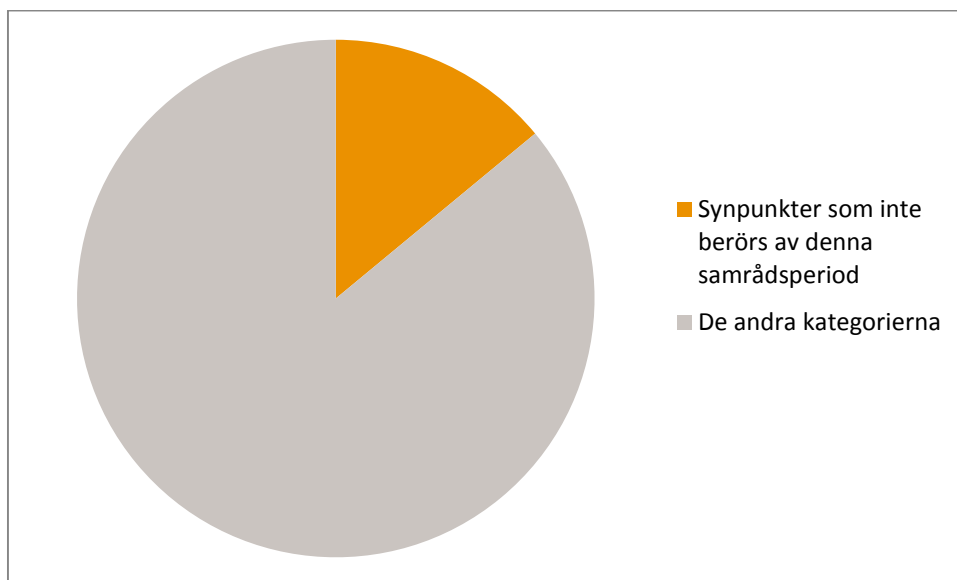
Hanteringen för exempelvis gång- och cykelvägar mellan Enskede gård och Slakthusområdet ryms inom ramen för Stockholms stads planprocess för Slakthusområdet. Även i en sådan planprocess kommer samråd med allmänheten att ske.

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

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.

Utformning, som skapar trygghet i Slakthusområdet, hanteras av Stockholms stad.

5.1.11 Synpunkter som inte berörs av denna samrådsperiod



Figur 5.13. Andel yttranden som inte berörs av denna samrådsperiod.

Medborgarna har svarat med vissa synpunkter som inte ryms under vad samrådet 7 maj-4 juni handlade om. Ett fyrtiotal sådana yttranden har kommit in. Det handlar bland annat om namn på den nya stationen i Slakthusområdet, utbyggnadsförslag och trafikeringsynpunkter. Yttrandena tar också upp sådant som inte berör just det svarta alternativet (som det här samrådet handlar om). I det här projektet finns en hög ambition av att vara transparenta och därför redovisas ändå dessa synpunkter nedan. De bemöts dock inte eftersom att de inte berör den här delen av projektet.

Samhällsbyggnad

Ett yttrande handlar om att inget av de fyra alternativen beaktar att det råder en regional obalans i fördelningen av arbetsplatser och bostäder mellan regionens södra respektive norra delar. Istället förstärker de den regionala obalansen genom förtätning söder om Gullmarsplan. Mer hänsyn borde tas till befintliga boende och till de nyinflyttande som förväntas använda tunnelbanan. Det borde finnas beräkningar på, bland annat, hur många av de nyinflyttade som behöver använda tunnelbanan.

En annan person skriver att det är samhällsbyggnadsproblem som är orsaken till trafikproblemen, så som fördelning mellan bostäder och arbetsplatser, ojämnbefolkningstäthet, dåliga trafiklösningar, bristande underhåll med mera. Att endast satsa på ett enskilt trafikslag löser därför inte komplexa trafikproblem.

Samrådsprocessen

Det har inkommit synpunkter på brister i samrådsprocessen och därmed demokrati och efterlevnad av lagar och regler. Bristerna består bland annat av att inte alla synpunkter fanns dokumenterade och tillgängliga på informationsträffen. En person uttrycker även missnöje med att det verkar vara svårt, om inte omöjligt, att förändra och frågar sig därför vad samråden är till för. En översyn över hur planarbetet bedrivs önskas.

En insändare är missnöjd med att dennes förslag om stadsbana längs Värmdöleden och en sådans goda anslutning till Saltsjöbanan inte har nämnts bland synpunkterna i den tidigare samrådsredogörelsen.

En person ställer sig frågande till huruvida det finns kompetens nog hos Förvaltning för utbyggd tunnelbana för att bistå politikerna med underlag för att se till att omfattande skador i samhället inte uppstår på grund av bristande fysisk planering.

Övrigt

Någon tycker att fler alternativa gångvägar mellan tunnelbaneperrongerna och tvärbanan i Gullmarsplan vore bra.

Två personer har nämnt depån i Högdalen. En menar på att den inte kommer kunna användas om Hagsätralinjen kopplas till blå linje och tycker därför att Farstalinjen ska kopplas till den blå istället. En annan föreslår att en ny depå kan läggas i berget söder om södra länken under Hammarbyskolan.

En person anser att det finns stora brister i dagens system med underhåll av befintliga hissar vilket ger otillräcklig tillgänglighet.

En person anser att det saknas kompetens att driva befintlig tunnelbana och det är därför inte rimligt att bygga mer.

Två insändare uttrycker missnöje med att projekten inom lantarbetaren 13, Enskede Gård 1:1 och drivhuset 1 inte samordnas trots geografisk närhet samt att dessa projekt inte tar hänsyn till stockholmsförhandlingen.

Ett yttrande uppmanar till att ansluta till befintlig byggnadsstil i området runt lantarbetaren 13 för att inte förstöra helheten i Slakthusområdet.

Förslag på stationsutformning i Skärmarbrink, Blåsut, Hammarby kanal, Sockenplan samt övriga stationer på Nackalinjen har också inkommit. Det gäller även tågdepån i Högdalshallen där också kapaciteten diskuteras.

Hissarna i Sofia bör inte byggas i halvcirkel då det kan försämra in- och utflödet av resenärer. Det är bättre att placera hissarna utmed hela plattformen. En person föreslår

att hissarna istället ska spridas ut längs hela plattformen med cirka 10 meters mellanrum och att hissarna ska gå direkt till plattformen utan mellanplan.

Tre insändare är emot bygget av station Sofia, två på grund av ett icke existerande behov och en på grund av säkerheten inte kommer vara tillräcklig så pass långt under markytan.

Någon är emot utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka eftersom det kommer höja hyresrätternas hyror ytterligare. Tre yttranden betonar istället att den nya sträckningen till Nacka är efterlängtd. Åsikter på utformningen av stationen i Nacka har kommit in i form av förslag på att förbereda mellanspår vid plattformen samt vändspår bakom Nacka Forum.

Två yttranden föreslår att bussknutpunkt ska flyttas från Gullmarsplan till Blåsut för att minska trycket på station Gullmarsplan.

Någon föreslår ytterligare spår längs Saltsjöbanan istället för utbyggnaden av tunnelbanan till Nacka.

Förslag på rulltrappa med en snabbfil som alternativ till hissarna vid station Sofia har kommit in.

Funderingar kring hur husägare ska kompenseras för eventuell värdeminskning av bostäder som får längre avstånd till närmaste tunnelbanestation har framförts.

Sju yttranden tar upp möjligheten att bygga ut tunnelbanan till Älvsjö. Bland annat för att minska belastningen vid T-centralen i och med en till förbindelse mellan tunnelbana och pendeltåg. Fyra tycker att den befintliga Hagsätralinjen ska kopplas till Älvsjö. Två yttranden handlar istället om att förlängningen av Blå linjen byggs ut enda till Älvsjö istället för att kopplas ihop med linje 19.

Bemötande

Det har kommit in många olika synpunkter och förslag, vilket visar på ett stort engagemang hos medborgarna. Under denna rubrik har de yttranden sammanställts som inte har fallit in under någon av de andra kategorierna. Det har inte varit möjligt att bemöta varje enskild synpunkt eftersom att de inte berör den här delen av projektet, men förvaltningen har tagit del av samtliga synpunkter som kommit in.

6 Inkomna yttranden från offentliga instanser, organisationer och företag

6.1 Inkomna yttranden

Det har inkommit fyra yttranden från offentliga instanser, organisationer och företag. Yttrandena är i stort sett återgivna ordagrant.

6.1.1 LIPID AB

LIPID AB stödjer Svart linjedragning genom Slakthusområdet som presenterades i Lokaliseringsutredningen. De föreslår dock en än mer rakare dragning genom Slakthusområdet, bland annat för att komma närmare områdets torg och kulturhistoriska värden. Ett torg kan ha ett starkt symbolvärde och kan ge en känsla identitet till ett område. Det är en yta att mötas på för både boende och besökare. Landstinget bör även, vid fortsatt planering av tunnelbanans lokalisering i Slakthusområdet, ta höjd för ett större antal boende än vad som hittills har antagits.

Alternativ svart som det är illustrerat i den samlade bedömningen har som grund "Stockholms stads strukturplan för Slakthusområdet". Förslaget utgår således i hög grad från denna strukturplan och förefaller anpassat till att tillgodose strukturella behov som antagits i densamma. Strukturplanen har inte prövats i något demokratiskt samråd.

Det är viktigt att tänka på att detaljplaneprocessen befinner sig i sitt startskede och ännu inte har utmynnat i en antagen "Programhandling" varför denna "Strukturplan" som alternativ svart är anpassad till kan vara mycket långt ifrån den verklighet som morgondagens Slakthusbor kommer att möta. Det vore mycket olyckligt om man alltför tidigt låser fast ett stationsalternativ som försvårar den demokratiska process som ett framtagande av en detaljplan innebär.

LIPID AB vill förekomma kommande detaljplans programsamråd med att framföra synpunkter på hur "strukturplanen" kan justeras och alternativ svart förbättras för att på ett bättre sätt gynna områdets utvecklingsmöjligheter i enlighet med "Vision Söderstaden 2030".

LIPID AB ser mycket positivt på den planerade tunnelbanesatsningen förutsatt att det innebär en placering centralt i området. Om tunnelbanan hamnar nära eller under deras fastighet så ser de att det är möjligt att en uppgång kan placeras inom den fastigheten som en integrerad del av de två garagevåningar med miljöbilsparkering, som de vill skapa.

De bifogar även en planskiss på möjlig stationsplacering.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationer och stationsuppgångars 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.

6.1.2 Lokala Hyresgästföreningen Plantskolan/Växthuset i Enskede gård

Lokala Hyresgästföreningen Plantskolan/Växthuset Enskede gård representerar omkring 300 hushåll i Enskede gård. De vill framföra synpunkter på det alternativ som förordas som tjänstemannaförslag efter den första samordningsrundan. Om tio år försvinner Enskede gårds tunnelbanestation och vilka kommunikationsalternativ som då står till buds förutsätts av dem bli väl utredda såväl vad gäller buss, tvärbana eller gångförbindelse till Slakthusområdet. Det finns dock frågor som brådskar att lösa redan nu. Det gäller den planerade skolan för mellan 500-600 barn i det ombyggda Lindeparkens skola. Först ska den fungera som evakueringsskola från höstterminen 2017, till att börja med för Enskedefältets skola (förskola till klass 5). Förutom åtgärder för den kraftigt ökade biltrafiken till Enskede gård som kommer att genereras vid lämning och hämtning av barn är det lämpligt att redan nu inrätta en busslinje som går Palmfeltsvägen – en omledning av buss 144 eller någon annan lämplig linje. De förutsätter att en ordentlig vändplats för privatbilar görs i anslutning till skolan så att inte trafiken leds in på smågatorna i Enskede gård, det vill säga Skjulvägen, Palmfelts gränd eller Visthusvägen. Övergångsställe vid tunnelbanan bör göras säkrare genom avsmalning av gatutrymmet.

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 och placering att preciseras ytterligare. I det arbetet ingår också att utreda tillgängligheten och säkerheten till och från varje station.

6.1.3 Stockholms stad

Stockholms stad delar landstingets slutsats att Hagsätragrenen sammantaget är det bästa alternativet för att koppla ihop Grön linje med Blå linje vid Gullmarsplan.

Stockholms stad anser att stadens tidigare remissvar i mars 2015 fortfarande är aktuellt (Dnr 111-243/2015). Det innebär att alternativ Svart och Rosa är de alternativ som förordas av staden, vilket även stöds av Förvaltning för utbyggd tunnelbanas lokaliseringsutredning. Där förordas alternativ Svart men Rosa bedöms i princip likvärdig och har mer att göra var stationsentréerna lokaliseras.

Det som lokaliseringsutredningen hanterar är spårsträckning och plattformsläge under Slakthusområdet. Exakt placering av stationsentréer och liknande är nästa fas i utredningen och är ett arbete där staden deltar aktivt. Sålunda kan stationsentréerna även innehålla kombinationer mellan de olika alternativen. Därför ska inte de angivna entréerna i lokaliseringsutredningen ses som definitiva för respektive alternativ. Viktigt i det fortsatta arbetet med stationsentréer är att det på ett bra sätt stödjer den fortsatta utvecklingen av Söderstaden/Slakthusområdet samtidigt som hänsyn tas till redan befintlig bebyggelse.

Stockholms stad bedömer att de tillsammans med Förvaltningen kan hitta en bra lösning för station och stationsentréer för Söderstaden/Slakthusområdet som på ett tillfredställande sätt tar hänsyn till ovanstående.

Som svar på kungörelsen "Lokaliseringsutredning tunnelbana Sofia – Gullmarsplan/söderort" hänvisas till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bemötande

I det fortsatta projekteringsarbetet kommer stationer och stationsuppgångars 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 bytemöjligheterna mellan olika transportslag blir goda.

6.1.4 YIMBY Sjöstadsutveckling

YIMBY Sjöstadsutveckling stödjer förslaget att Svart linjesträckning mellan Gullmarsplan och Sockenplan med en underjordisk station. De föreslår att denna station betecknas Söderstaden.

De har även ett yttrande om främst stationen Hammarby Kanal som de inleder med att Stockholms stad har högt ställda långsiktiga mål om en mer sammanhållen stad utan fysiska barriärer och strävar efter att koppla samman stadens olika delar bättre. En sådan barriär är Saltsjön som utgör en fysisk barriär inte bara mellan Södermalm och Hammarby Sjöstad utan också mellan delar av Sjöstaden. I samband med byggnationen av den nya tunnelbanan finns ett ypperligt tillfälle att reducera denna barriär utan stora extrakostnader genom en tunnel för gång- och cykeltrafik.

Riksdagen har nyligen uppmanat regeringen att ta fram en nationell cykelstrategi samt uttalat att regler kan behöva ändras för att det ska bli enklare och säkrare att cykla i städer. Cykeln ses som ett transportsätt med många fördelar både ur miljö- och

klimatperspektiv samt hälsosynpunkt. Därför ska cykling i högre grad beaktas när man planerar transportsystem. Det är således viktigt att den nya tunnelbanan planeras så att goda möjligheter skapas för att använda cykel i kombination med denna.

Kommentarer angående stationen Hammarby kanal: Ned- och utgångarna till den nya tunnelbanestationen bör utformas så att de inte bara ger en bra tillgänglighet till tunnelbanan utan också för att bygga samman Södermalm och Hammarby Sjöstad (så att upp-/nedgångarna kan användas för att gå eller cykla mellan stadsdelarna utan att använda tunnelbanan). YIMBY Sjöstadsutveckling har flera förslag på hur stationen kan utformas och var stationsuppgångarna kan placeras.

I Doha i Qatar pågår för närvarande ett mycket stort tunnelbaneprojekt inför World Cup i fotboll 2022. Stockholm och Doha har till exempel svåra markförhållanden och djupa stationer (vissa stationer i Doha kommer att ligga på 50 m djup) gemensamt. Projektledningen för Doha Metro har uttryckt intresse för att utbyta information med T-baneprojektet i Stockholm och eventuellt ordna studiebesök i Doha respektive Stockholm. Vid ömsesidigt intresse kan YIMBY Sjöstadsutveckling förmedla kontakt till projektledningen för Doha Metro.

Bemötande

Förvaltningen noterar att det finns en ingång till tunnelbaneprojektet i Doha.

Förvaltningen noterar vidare att yttrandet om stationen Hammarby kanal inte berör den här delen av samrådsprocessen och därför inte bemöts vidare.

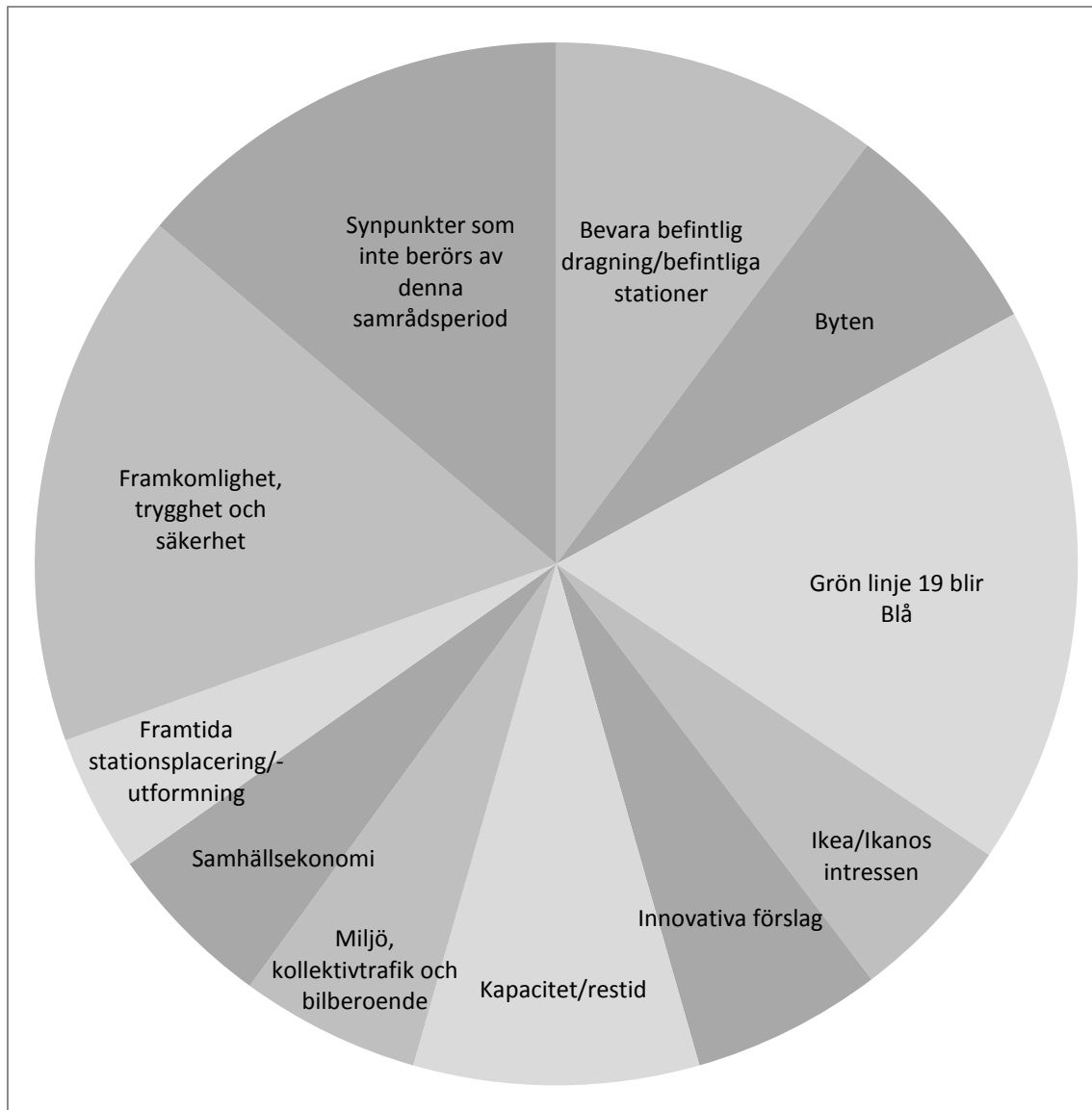
7 Sammanfattning

Samråd sker löpande under hela planeringsperioden och på olika sätt med olika instanser. Dock intensifieras samrådet i perioder där både myndigheter, organisationer och föreningar men även allmänheten har möjlighet att tycka till samt informeras om viktiga skeden och utvecklingssteg.

I den här samrådsredogörelsen finns yttranden från både privatpersoner och myndigheter, organisationer och föreningar. Under perioden 7 maj-4 juni pågick en samrådsperiod som handlade om Blå linjes utbyggnad genom Slakthusområdet. Synpunkterna kan ha inkommit under själva informationstillfällena eller efteråt i form av mejl och post. Även yttranden som framkommit under 13 mars-6 maj har redovisats i denna samrådsredogörelse.

7.1 Privatpersonernas synpunkter

De 99 yttranden som inkom från allmänheten har delats upp i tolv olika kategorier för att tydligare visa vad de i stora drag gäller. Varje enskilt yttrande kan handla om flera av kategorierna och därför har yttranden delats upp per mening. Totalt inkom på detta vis drygt 300 yttranden. Fördelningen av vad de handlade om syns i figur 7.1 nedan.



Figur 7.1. Andel yttranden uppdelade på respektive kategori

Många yttranden har kommit in. Flest yttranden, bortsett från de i kategorin ”Synpunkter som inte berörs av denna samrådsperiod”, har handlat om att:

- *tillgänglighet, trygghet och säkerhet måste tillgodoses.* Merparten av dessa visar missnöje med det förlängda avståndet som boende respektive skolelever i Enskedeområdet kommer att få till närmaste

tunnelbanestation. Vissa yttranden handlar särskilt om äldre, barn och funktionshindrade. Det inkommer flera svar på olika framkomlighetslösningar mellan Enskede gård och Slakthusområdet.

- *Grön linje 19 blir Blå.*
Generellt ses ändringen från Grön linje till Blå som negativ för de som har yttrat sig. Framför allt handlar dessa yttranden om den förlorade närheten till Södermalm och om att det blir krångligt att byta för att "enkelt" ta sig mellan Södermalm och resten av Hagsätragrenen. Det finns även yttranden om att station Sofia är belägen alltför långt bort på Södermalm och därför av mindre intresse.
- *befintlig dragning och/eller befintliga stationer ska bevaras.*
De flesta skriver uttryckligen att de vill att befintlig sträckning och befintliga stationer ska behållas. Några yttranden handlar just om att station Enskede gård ska vara kvar medan något färre skriver samma sak för station Globen.
- *kapaciteten på tågen och att restiden blir sämre för boende i området.*
Många befarar försämrad realrestid i form av att de måste passera långa gångpassager på stationerna, hissåkning, byten med mera. Det finns flera förslag på en direktlinje med övrig kollektivtrafik mellan Enskede gård och Södermalm för att kompensera restidsförlusten.

7.2 Synpunkter från offentliga instanser, organisationer och företag

Totalt inkom fem yttranden från offentliga instanser, organisationer och företag under samrådsperioden 7 maj-4 juni. Ytterligare ett inkom strax innan dess. Generellt sett accepteras Svart alternativ genom Slakthusområdet.

Yttrandet som inkom innan 7 maj kommer från Riksantikvarieämbetet och handlade framför allt om att:

- Projektet behöver höja blicken och se de övergripande frågorna.
- Riksantikvarieämbetet ställer frågor kring hur det landskap som tunnelbanan planeras i kommer att se ut på längre sikt och hur tunnelbanan påverkar graden av exploatering.

Yttrandena som berör samrådet som inkom under perioden 7 maj-4 juni handlade framför allt om:

- Att det är viktigt var stationsentréerna lokaliseras, de behöver inte vara fastlåsta till det som tidigare har visats för Svart sträckningsalternativ genom Slakthusområdet. Stockholms stad bedömer att de tillsammans med Förvaltning för utbyggd tunnelbana kan hitta en bra lösning för station och stationsentréer för Söderstaden/Slakthusområdet.
- Det efterfrågas kommunikationsalternativ mellan Enskede gård och Slakthusområdet, till exempel buss, tvärbana och gångförbindelse. I det

yttrandet efterfrågas även trafiklösningar för den ombyggda Lindeparkens skola då biltrafiken kan öka i och med att tunnelbanestationen Enskede gård läggs ner.

- Att det är viktigt att inte alltför tidigt låsa fast ett stationsalternativ som sedan försvårar den demokratiska process som ett framtagande av en detaljplan innebär.
- Värdet i Slakthusområdets torg och kulturhistoria är viktigt för att få ett levande centrum.

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